Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

SCHIFF Classic

5/2021 Juli

EUR 9,50
A: EUR 10,50
CH: SFR 15,20
BELUX: EUR 10,90
NL: EUR 10,90
SK, I: EUR 12,80
FIN: EUR 13,30
S: SKR 117,00
DK: DKK 99,95



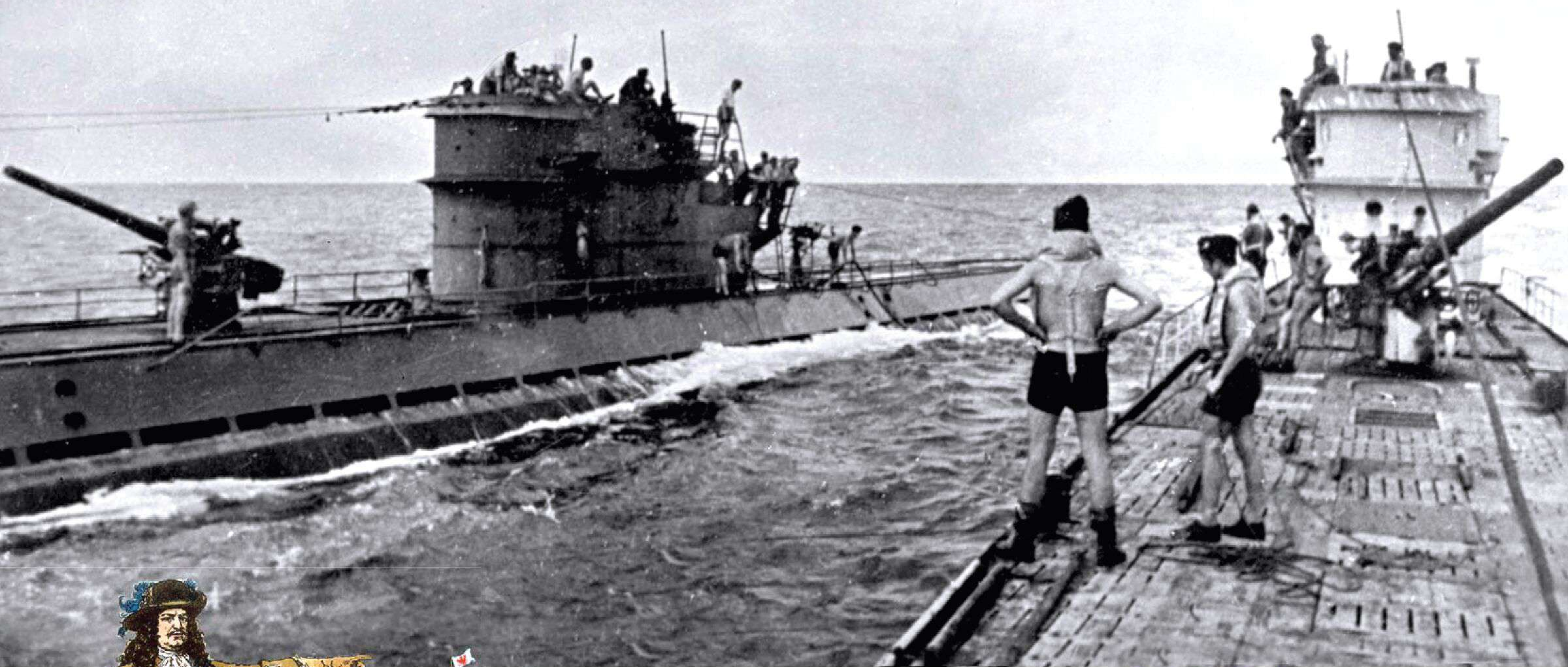
Staatsgeheimnis!



1942: Als die *Queen Mary* einen Kreuzer versenkte

„Milchkühe"

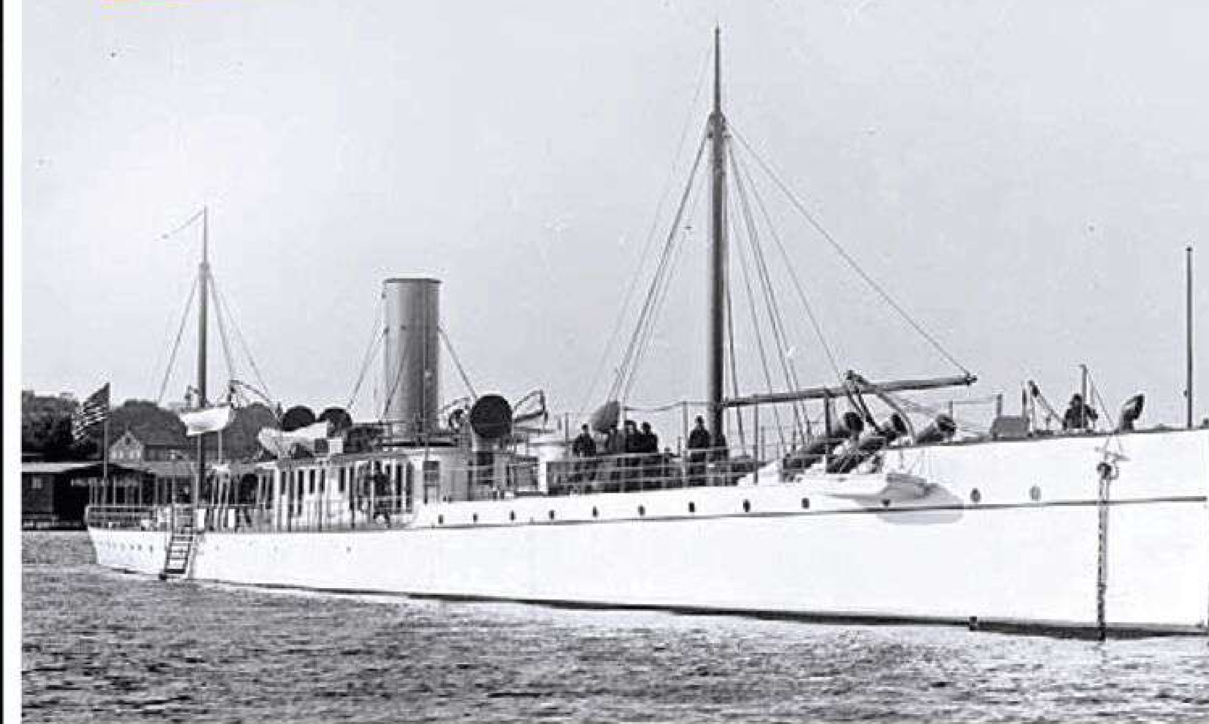
Unentbehrliche Fronthelfer: U-Boot-Versorger Typ XIV







Spannende Technikgeschichte!



Großer Kurfürst: Brandenburg auf dem Weg zur Seemacht?

Untergang 1938: Rätselhaftes Schicksal der *Admiral Karpfanger*

Lautlose Artillerie: Warum die *USS Vesuvius* dennoch scheiterte

HEEEIIIß DIE SEEEGEL!

—

Das Segelschulschiff Gorch Fock

12. 5. – 7. 11.



Deutsches Marinemuseum
Wilhelmshaven

Liebe Leserinnen und Leser,

die Definition von Kolonialismus liest sich in etwa so: auf Erwerb und Ausbau gerichtete Politik unter dem vornehmlichen Aspekt des wirtschaftlichen, militärischen und machtpolitischen Nutzens für die eigene Nation bei gleichzeitiger politischer Unterdrückung und wirtschaftlicher Ausbeutung der abhängigen Völker. Kurz: Gewinner (brutal) und Verlierer (machtlos) stehen von vornherein fest. Dies mag wohl für die meisten Bereiche des kolonialen Zeitalters gelten, für einen Bereich jedoch gilt diese Schwarz-Weiß-Deutung sicherlich nicht: für die Arbeit der vielen Missionare, die auf Jahre Haus und Hof verließen, um lange, beschwerliche Reisen mit dem Schiff in für sie völlig unbekannte Länder auf sich zu nehmen – bei unsicherem Ausgang und häufig unter Einsatz des eigenen Lebens.

„Ohne funktionierende Schifffahrt, die für einen regelmäßigen Austausch von Missionaren sorgte, wären ihre Leistungen nicht möglich gewesen“

Diese christliche Mission, also die Verkündigung des Evangeliums unter nichtchristlichen Einheimischen, schloss sich bereits im Altertum über das Mittelmeer an die jüdische und römische Machtausbreitung an, im Mittelalter an die Kolonisation des germanischen Ostens und slawischer Länder. Sie folgte im 16. Jahrhundert den weltpolitischen Unternehmungen der entdeckenden portugiesischen, spanischen, holländischen, englischen und französischen Seefahrer – und schließlich Deutschlands, das beim Erwerb von Kolonien bekanntlich erst spät die Bühne betrat. Die Missionsbestrebungen nahmen parallel zu Evolutionismus und Fortschrittsglauben sowie zum technischen Fortschritt im 19. Jahrhundert – der Übergang vom Segel zum Dampf erlaubte ein schnelleres und sichereres Reisen – weltweit einen gewaltigen Aufschwung. Natürlich waren die Missionare und ihre Helfer vom Glaubenseifer zur Rettung heidnischer Seelen durchdrungen, was nicht immer gelang, denn nicht alle Menschen in den Kolonialgebieten waren bekehrungswillig. Und aus heutiger Sicht wäre zudem die Frage nach der Berechtigung zu stellen, fremde Menschen von der eigenen Religion überzeugen zu wollen.

Aber vom reinen Missionsgedanken abgesehen, setzten sich die „Sendlinge“ selbstlos für die Belange der Eingeborenen zur Verbesserung ihrer Lebenssituation und rechtlichen Lage ein: Schulwesen, Krankenpflege, Sprachförderung, soziale Fürsorge, Arbeitsbeschaffung, Rechtspflege, Vermitteln bei blutigen Stammesfehden, Ernährung oder Infrastruktur sind nur wenige Stichworte, für die Missionare (und ihre Ehefrauen) unter großen persönlichen Opfern arbeiteten. Sie ohne Weiteres als Bestandteil des kolonialen Unterdrückungsapparates zu werten, geht daher in die Irre.

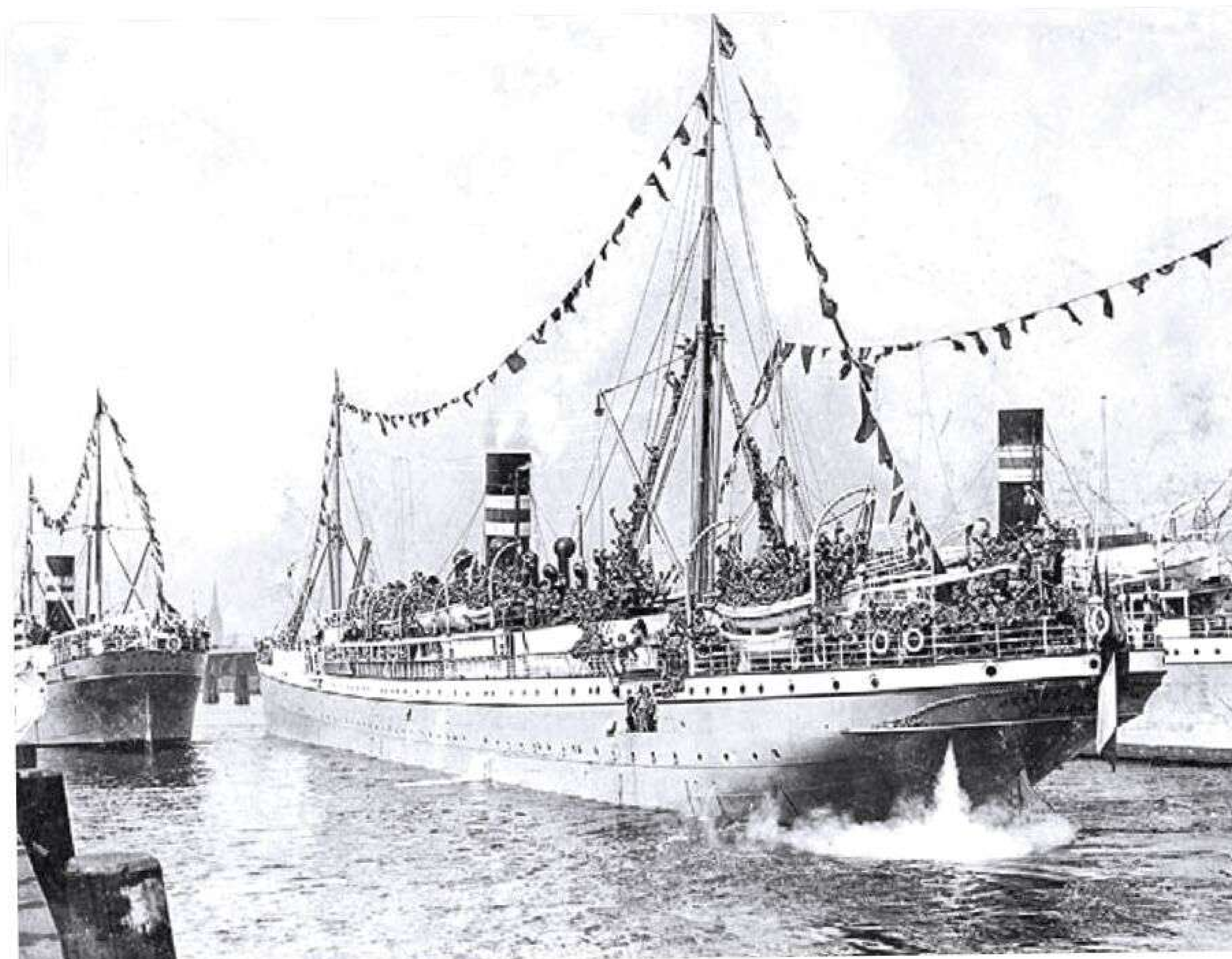
Die steigende Zahl der Missionare ging einher mit den positiven Ergebnissen ihrer Arbeit, die den Menschen half, ihre Leiden zu lindern und ihr individuelles Leben stetig zu verbessern. Im Jahre 1912 wirkten in den deutschen Schutzgebieten nicht weniger als 1.169 Priester, Brüder und Schwestern sowie 1.750 Lehrer für etwa 200.000 Getaufte und Taufanwärter. Ohne eine reibungslos funktionierende Schifffahrt, die sowohl für einen zuverlässigen Austausch von Missionaren als auch für Nachschub einheimischen Proviants sorgte, wären diese zweifellos humanitären Hilfsleistungen nicht möglich gewesen.

Eine spannende Lektüre und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel wünscht

Ihr
Guntram Schulze-Wegener



Dr. Guntram Schulze-Wegener, *Fregattenkapitän der Reserve, Herausgeber und Verantwortlicher Redakteur*



Der Truppentransporter *Gertrud Woermann* läuft mit vielen Soldaten an Bord von Hamburg nach Deutsch-Südwest aus, unter ihnen waren aber auch Missionare. Mit dem Kolonialismus verbindet sich das zwiespältige Erbe von Hilfe und Gewalt

Foto: SZ-Photo/Scherl

VERSORGUNGS-U-BOOTE

Bunkern auf hoher See

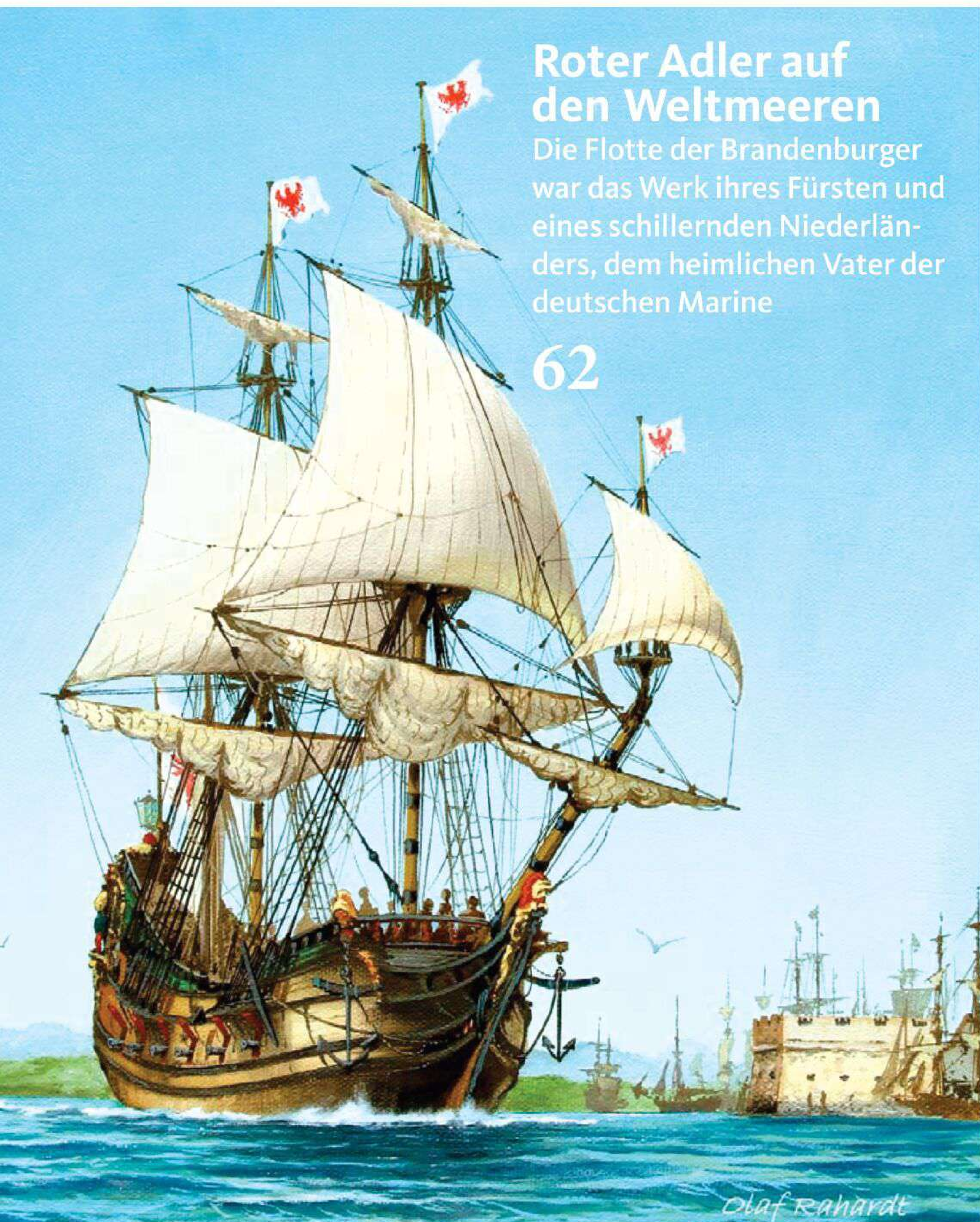
Die großen, mit Nachschub aller Art beladenen U-Boote vom Typ XIV nahmen ab 1941 eine zentrale Rolle beim „Füttern" der Kampfboote in den Einsatzräumen ein

Foto: BArch 101II-MW-4829-29



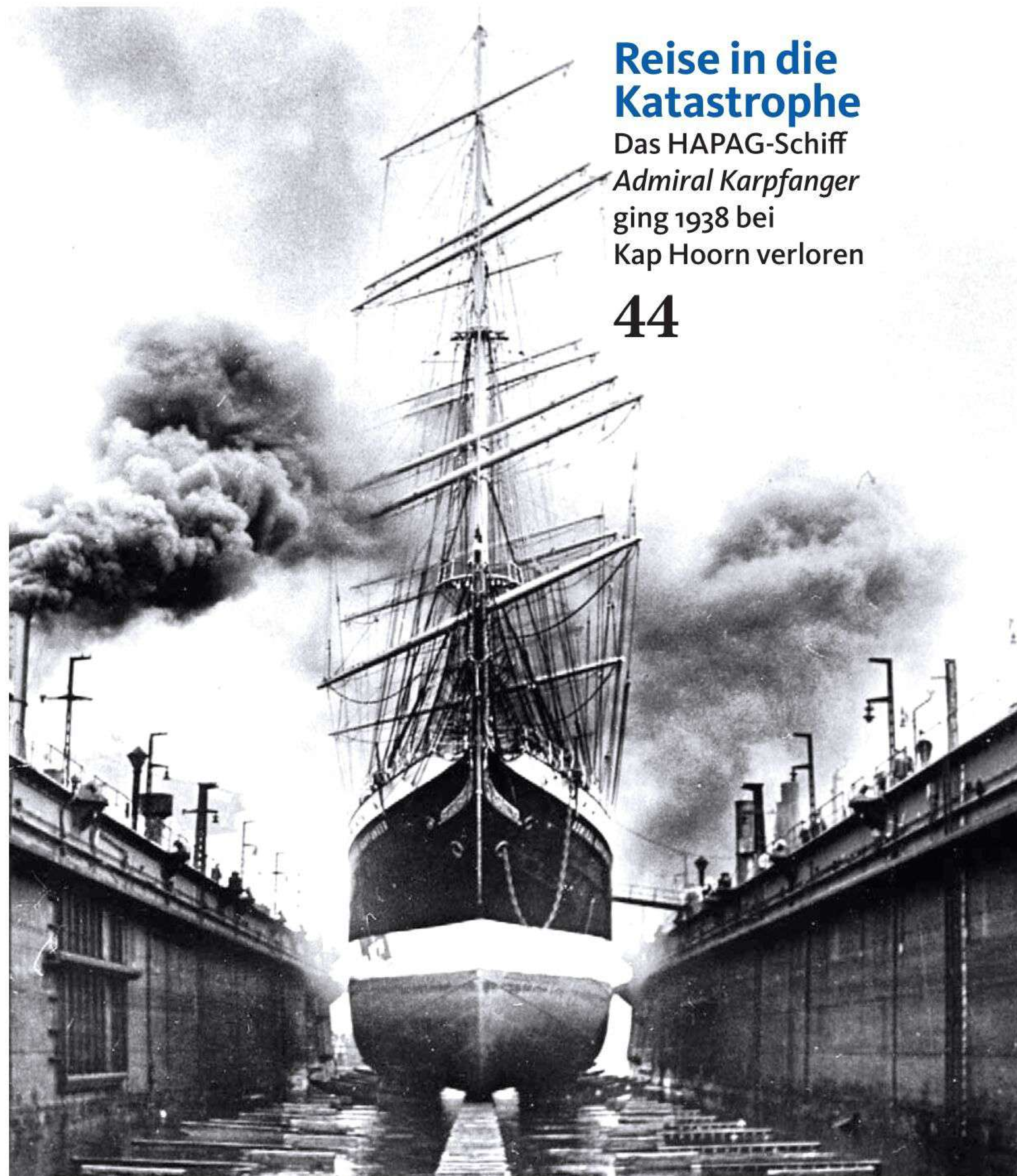
Roter Adler auf den Weltmeeren

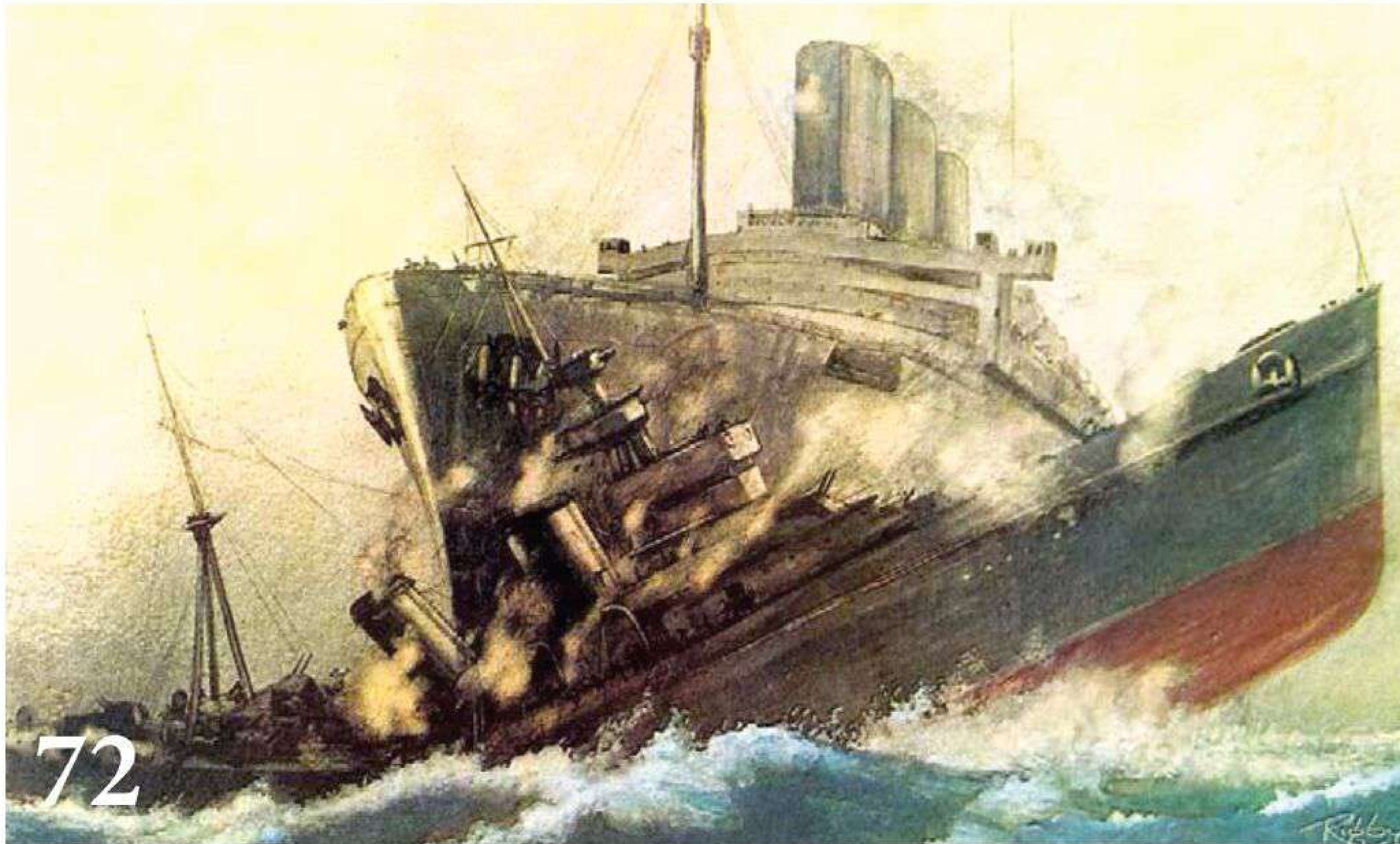
Die Flotte der Brandenburger war das Werk ihres Fürsten und eines schillernden Niederländers, dem heimlichen Vater der deutschen Marine



Reise in die Katastrophe

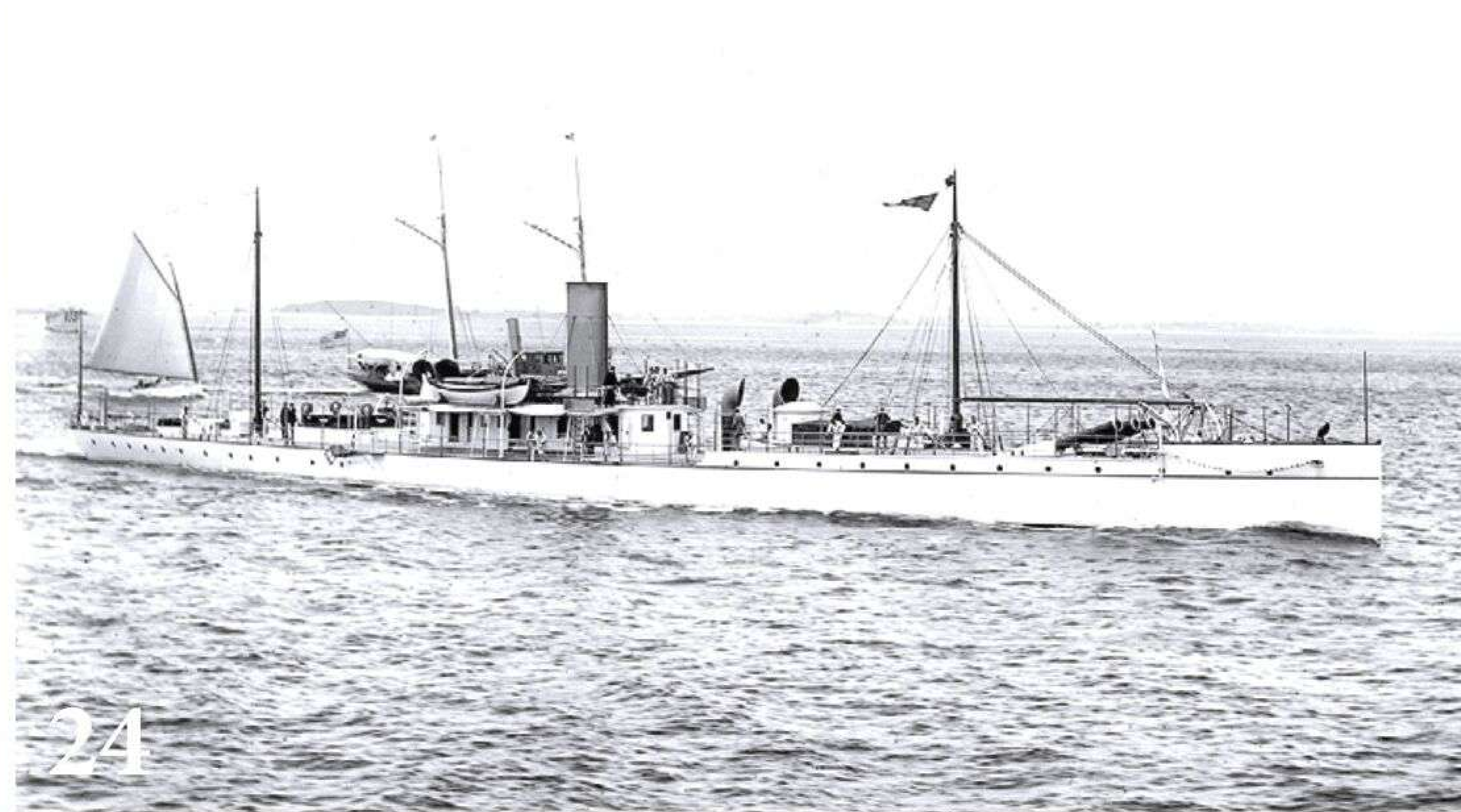
Das HAPAG-Schiff *Admiral Karpfanger* ging 1938 bei Kap Hoorn verloren





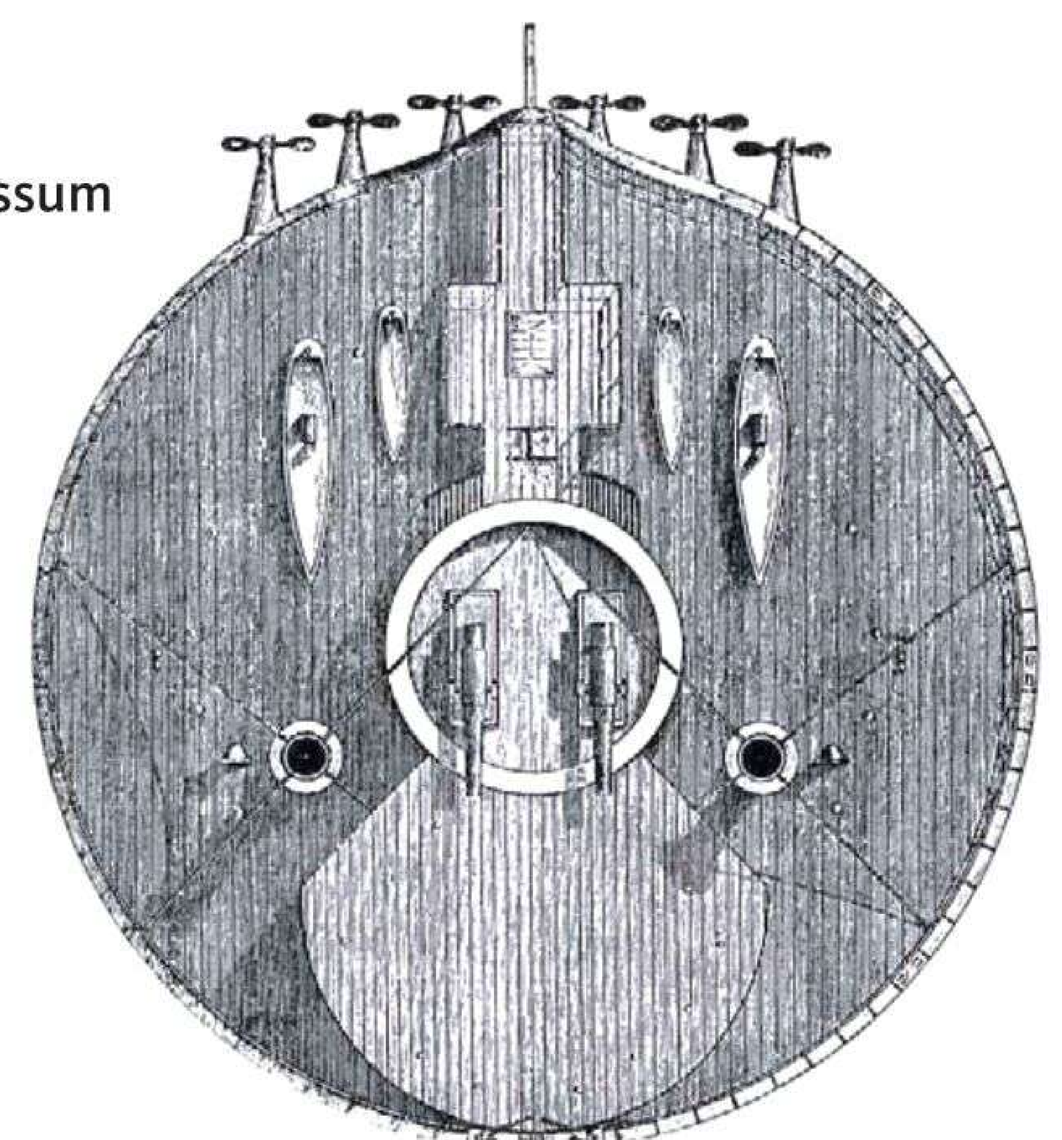
Truppentransporter versenkt Kreuzer

Die *Queen Mary* fuhr einen Kurs, der zur Kollision mit der *Curacoa* führte. Warum war das Unglück unvermeidbar?



Pneumatische Geschütze

Der amerikanische Dynamitkreuzer *Vesuvius* strotzte vor vermeintlich innovativer Technik



Runde Sache?

Sogenannte Circularschiffe hatten ihre strategische Berechtigung, ausgereift aber waren sie nicht

38

Titelbild: Eine Milchkuh versorgt ein Typ-IX-Boot auf hoher See
Titelfotos: picture-alliance/WZ-Bilddienst, Interfoto/Mary Evans/Pharcide, picture-alliance/akg-images, Olaf Rahardt, Hapag-Lloyd Archiv/Hamburg, Library of Congress



Unknown ship on fire! Das Schiff, das an der englischen Ostküste binnen kurzer Zeit ausbrannte, hat bis auf den heutigen Tag sein Geheimnis nicht preisgegeben

Feuer vor Great Yarmouth

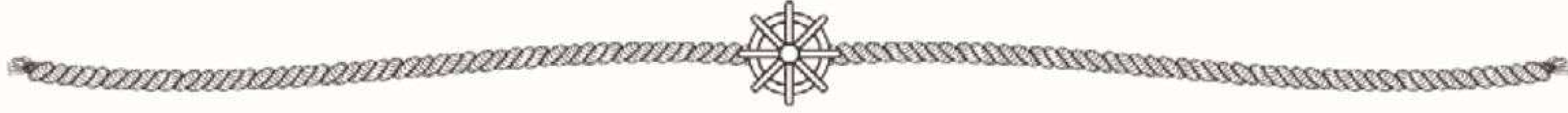


Foto: picture-alliance/Mary Evans Picture Library

Ein unbekannter Tanker brennt

Wenn ein Öltanker – früher Petroleumschiff – Feuer fängt, ist er in den meisten Fällen nicht mehr zu retten. Zu rasant breitet sich das verheerende, alles verzehrende Gemisch aus. Ein Schauspiel dieser Art bekamen die Einwohner der östlichen Küstenstadt Great Yarmouth in der Grafschaft Norfolk im Jahr 1900 zu sehen. Vor ihren Augen brannte ein Petroleumschiff vollständig aus. Das Schicksal dahinter ist bis heute anonym – kein Name, keine Menschen, kein Vermächtnis. Gab es Opfer? Wir wissen es nicht. *AK*

ZITAT

„Mein Herz ist so traurig, denn es stimmt, dass die Holländer die Hafensperre durchbrochen und unsere Schiffe verbrannt haben“

Samuel Pepys über den holländischen Angriff auf die Schiffe im Medway 1667



AKTUELL

Ragnar, der Gute

Eine Superjacht, auch für die Wissenschaft und Forschung

Die profane Welt der Schönen und Reichen, die Privatkreuzfahrten in erlesenem Kreis mit viel Champagner und noch mehr Chichi lieben, könnte in Zukunft ein Hauch von Nutzwert umgeben. Grund dafür ist die Superjacht *M/Y Ragnar*, die der Eigner, selbst ein erfahrener Segler, so herrichten ließ, dass sie zweierlei miteinander verbindet: Luxus und Forschung. Denn *Ragnar* kann sowohl in der eisigen Kälte der Arktis Eis brechen (Polar Code 5) als auch tropische Temperaturen bis 40 Grad Celsius durch aufwendige Klimaanlagen aushalten. Das ehemalige Berufsschiff wird also um die Welt und, wenn nötig, in die entlegensten Gegenden reisen und sich dabei im Zusammenspiel von niveauvollem Abenteuer und nachhaltiger Wissenschaft üben. Die Woche ist aber nicht ganz billig: 525.000 Euro plus Betriebskosten und Extras, die sich schnell auf bis zu 30 Prozent der Charterrate summieren – für ein richtig gutes Gefühl und die Gewissheit, die Welt ein Stück besser zu machen? Beim Blick auf die private Umweltbilanz dürfte dann doch Ernüchterung aufkommen, denn der Spritverbrauch liegt im *Cruising-speed*-Modus bei satten 500 Litern in der Stunde (www.burgessyachts.com).



Wer Luxus mit Forschergeist verbinden möchte, ist auf der *Ragnar* richtig

Foto: burgessyachts.com

BRAUCHTUM

Chic in Blau-Weiß

Ursprung des „Kieler Knabenanzugs“

So, wie um 1900 Gemälde von Kaiser Wilhelm II. in Admiralsuniform die Stuben besserer Bürgerhäuser zierten, hielten deren Besitzer viel davon, ihren Nachwuchs in eine niedliche maritime Kinderuniform einzupuppen. Vorbild soll der Anzug gewesen sein, den der fünfjährige britische Prinz Albert Edward, der spätere König Eduard VII., 1846 zur Begeisterung der Öffentlichkeit getragen hat. Diese Kombination mit dreisteifigem Kragen, gebundener Krawatte und einem großen schwarzen Hut mit Schleife entsprach jener Bekleidung, die die Besatzung der Königsjacht *Victoria and Albert* trug. Die Besonderheit lag wohl darin, dass Kinder, die bisher wie die Erwachsenen eingekleidet waren, von nun an eine ganz eigene, andersartige Kluft besaßen. Ein Exemplar schenkte Königin Victoria ihrem preußischen Enkel Wilhelm. Damit gelangte das Modestück über den Kanal ins Herz Europas, wo es als „Kieler Knabenanzug“ populär wurde. *GSW*



Prototyp des „Kieler Knabenanzugs“ war die Kleider-Kombination des keck am Ufer stehenden britischen Kronprinzen Albert Edward im Jahr 1846

Foto: Interfoto/ fine art images

Hätten Sie's gewusst?

Zahlreiche Küstenbefestigungen an Nord- und Ostsee, die in der Kaiserzeit ausgebaut wurden, basierten auf Anlagen aus dem 17. Jahrhundert.

„Lippklampe“ ist ein nach oben meist offenes Metallauge an Deck oder auf dem Schanzkleid zum Einlegen von Festmacher- und Schleppleinen.

Das 1814 in den USA gebaute radgetriebene Doppelrumpfschiff mit Rahbesegelung *Demologos* galt als das erste dampfgetriebene Kriegsschiff der Welt.

„Morgenschuss“ war ein zur Segelschiffszeit morgens abgefeuerter Schuss (im Sommer um 4, im Winter um 6 Uhr), der die Mannschaft unsanft aus dem Schlaf riss.

„Große Freiheit Nr. 7“, der legendäre Film mit Hans Albers, war 1944 nicht freigegeben worden, da er keine „deutschen Seehelden“ zeigte. So kam er erst im Oktober 1945 in die Kinos.

Den ersten Beitrag zur Ozeanografie der Arktis lieferte die Reise der *Fram* mit dem Polarforscher Fridtjof Nansen und dem Kapitän Otto Sverdrup 1893 bis 1896.

Fram in Bergen, von wo aus Nansen und die Crew unter Kapitän Sverdrup zur ersten Arktis-Expedition aufbrachen

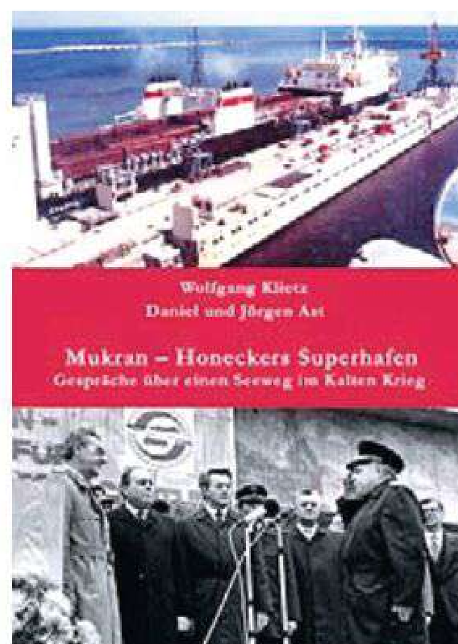
Foto: Interfoto/UIG/Universal History Archive

BUCHTIPP

Mukran

Ein Projekt der Superlative

1983 nahm das teuerste Verkehrsprojekt der DDR den Betrieb auf: die Eisenbahnfährlinie Mukran–Klaipeda mit den größten und technisch anspruchsvollsten jemals in der DDR gebauten Schiffen. Polen wurde beim Waren- und Militärtransit umgangen.
Mit dem Abzug der sowjetischen Truppen aus Deutschland kam 1994 das Finale. Die Fährlinie hatte sich politisch und technisch überlebt. In Interviews (aufgrund einer Fernsehreportage) kommen alle Beteiligten auf deutscher und litauischer Seite zu Wort: Schiffsbesatzung, Bausoldaten, Militärs, Logistiker, Historiker. Spannende gesprochene Zeitgeschichte. *Rainer Schubert*

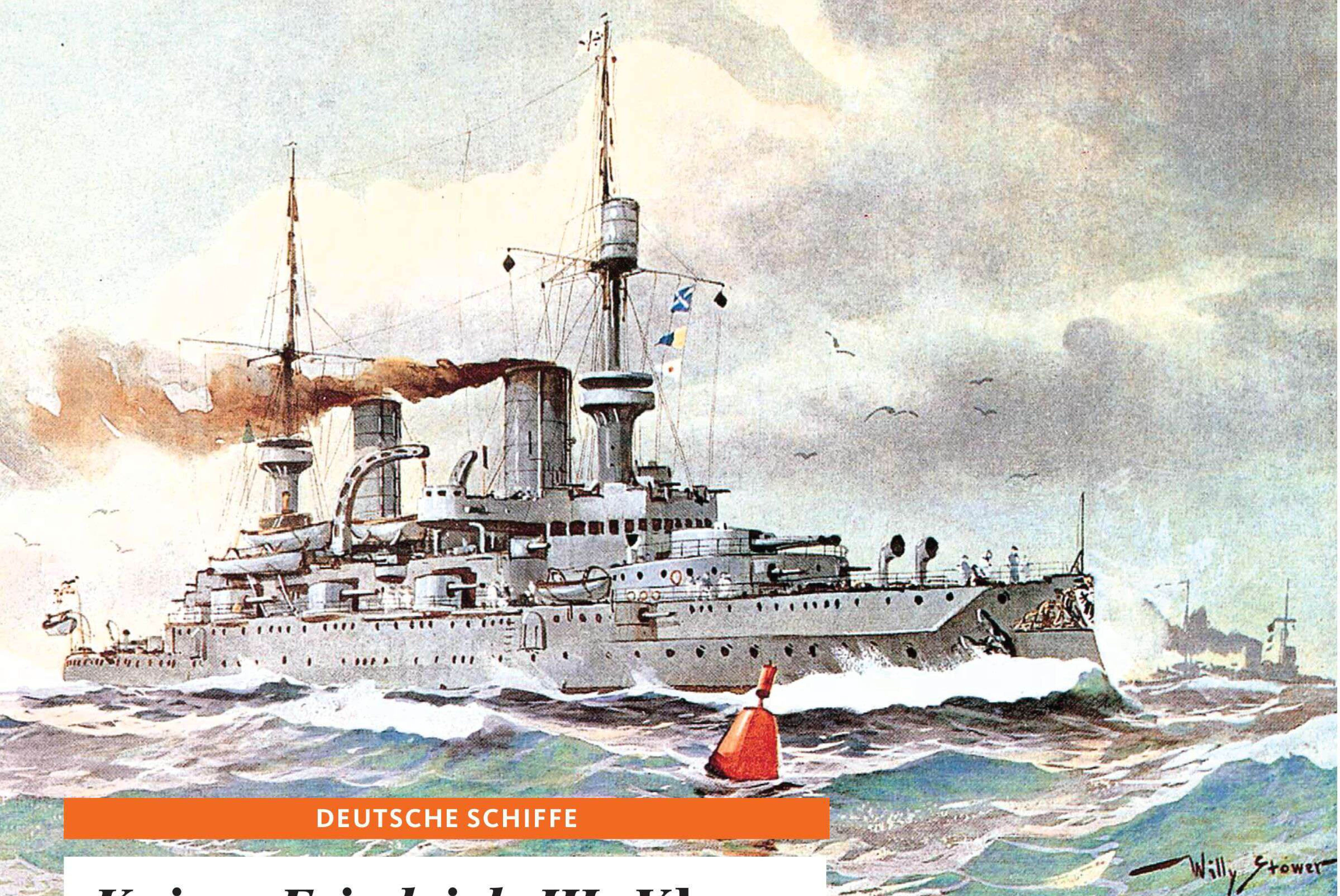


Klietz, Wolfgang/Ast, Daniel und Jürgen: *Mukran – Honeckers Superhafen. Gespräche über einen Seeweg im Kalten Krieg.* 200 S., Edition Pommern, Elmenhorst 2020, 18,90 €



SPÖKENKRAM

Fischer, so heißt es in Legenden vergangener Tage, nehmen vieles nicht gern mit an Bord, am wenigsten Katzen und Priester. Eigentlich erstaunlich: Denn Katzen halten ihnen Mäuse und Ratten vom Hals und Priester den Teufel



DEUTSCHE SCHIFFE

Kaiser-Friedrich-III.-Klasse

Neue Linienschiffe der Kaiserlichen Marine

Standard-Großkampfschiff der Kaiserlichen Marine bis zum Stapellauf der *Dreadnought* Anfang 1906: die „Kaisers"

Foto: Sammlung GSW

Nach nur 16 Monaten Bauzeit war *Kaiser Friedrich III.* als Typschiff fertig (Stapellauf am 1. Juli 1896) und unterbot damit die der Vorgänger *Wörth* und *Brandenburg* um acht Monate. Die fünf Schiffe (*Kaiser Friedrich III.*, *Kaiser Wilhelm II.*, *Kaiser Wilhelm der Große* und *Kaiser Barbarossa*) waren 1892 bis 1894 als Amtsentwurf entstanden und verdrängten voll ausgerüstet 11.097 bis 11.785 Tonnen. Doppelböden über 70 Prozent der Länge, zwölf wasserdichte Abteilungen und ein maximal 300 Millimeter dicker Wasserlinienpanzer gaben den Linienschiffen eine hohe Standkraft bei Über- und Unterwassertreffern. Die Bewaffnung war aber der wesentliche Fortschritt gegenüber der vorangegangenen *Brandenburg*-Klasse: Mit 4 x 24-, 18 x 15- und 12 x 8,8-cm-Kanonen sowie 14 Maschinenkanonen und sechs Torpedorohren entfaltete die neue Klasse eine größere Breitseitenwirkung, obwohl man das Hauptkaliber von 28 auf 24 Zentimeter gesenkt hatte. Dafür ausschlaggebend waren zum einen die neuen Schnellfeuerkanonen, die 15-cm-Mittelartillerie und die größeren Rohrlängen. Zum anderen besaßen die Schiffe durch entsprechendes Platzieren der Geschütztürme einen optimalen Schussbereich. Mit der *Kaiser-Friedrich-III.*-Klasse verfügte die Kaiserliche Marine über einen international konkurrenzfähigen Standard-Linienschiffstyp, der bis zum Erscheinen der britischen *Dreadnought* 1906 die Szenerie der Großkampfschiffe beherrschte. *AK*

DIE HISTORISCHE ZAHL

33,1 Millionen

Menschen sind wissenschaftlichen Forschungen zufolge zwischen 1821 und 1924 aus Europa in die USA ausgewandert

AUS DER MARINE

Salutschießen

Eine internationale Tradition

Alle Marinen verbindet seemännische Tradition, die sich unter anderem in ihren ähnlichen Uniformen, Gebräuchen, Förmlichkeiten oder Zeremonien zeigen. Viele sind selten geworden, zudem ist ihr Ursprung nicht (mehr) bekannt oder nur spekulativ erklärbar, beispielsweise der donnerstags begangene „Seemannssonntag“ mit Kaffee und Kuchen.

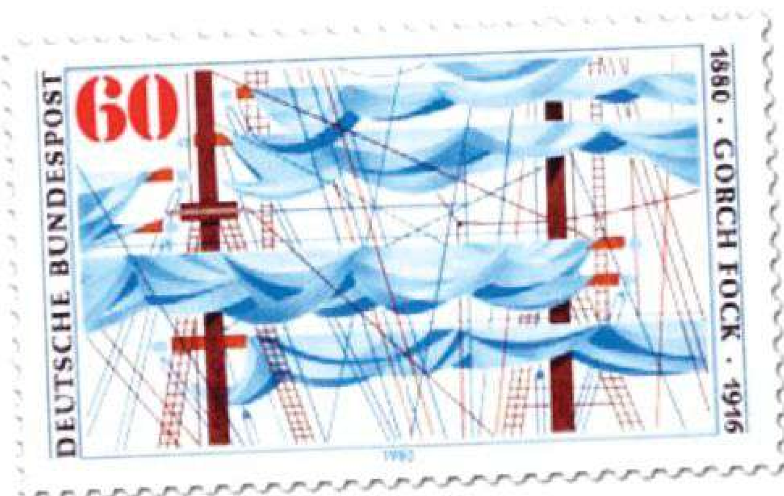
Andere wiederum hat die Zeit schlicht überholt, etwa das Aufstellen von Läuferlaternen anstelle von Fallreepsgästen. Aber die meisten sind in irgendeiner Form geblieben, so der Große Flaggenschmuck, das Seite-Pfeifen, die Äquatortaufe (heute allerdings in stark „abgemildeter“ Form) und das Salutschießen, in der Kaiserlichen Marine an den Geburtstagen von Kaiser und Kaiserin mit 21 Schuss.

Üblich war auch der Landessalut von 21 Schuss beim Einlaufen in den Hafen eines fremden Landes, den die Salutbatterie an Land erwiderte. Spezielle Salutvorrichtungen können auch auf Schiffen der Deutschen Marine eingerichtet werden, den Gebrauch regelt die „Flaggen-, Salut- und Besuchsordnung für Schiffe/Boote der Bundeswehr“ (FlaSBO). *GSW*



Der Salutzug des Wachbataillons der Bundeswehr schießt in Hamburg Salut für den französischen Hubschrauberträger *Jeanne D'Arc*, der mit Böllerschüssen in den Hafen eingelaufen war

Foto: picture-alliance/Maurizio Gambarini



BRIEFE AN DIE REDAKTION

Schiff Classic* Extra *Bismarck

Herzliche Gratulation zu der hervorragend gelungenen Dokumentation über das Schlachtschiff *Bismarck*. Zwei Korrekturen darf ich aber anbringen: Das Bild auf Seite 38 stellt nicht die *Yamato* dar, sondern ein Schlachtschiff der *Kongo*-Klasse. Das Bild der *Shinano* ist korrekt. Auf Seite 39 wird vermerkt, dass die Sowjetunion 1941 mit vier Schlachtschiffen der *Gangut*-Klasse 1941 dem deutschen Angriff begegnen konnte. Real waren aber nur noch drei vorhanden *(Oktjabrska Revoluzija*, *Marat*, *Parischskaja Komuna)*. Das vierte Schiff *(Michail Frunze ex Poltava)* hatte keinen Gefechtswert mehr und war nur noch als Hulk verwendet worden.

Dr. Wolfgang Etschmann, Wien

Mit dem Sonderheft ist Ihnen ja etwas ganz Großes gelungen. Ganz herzlichen Dank dafür. Bei dem Anblick des Modells juckt es mir buchstäblich in den Fingern, das mal auch selbst zu bauen. Auch die Artikel sind echt sehr interessant und absolut lesenswert. Von den wunderschönen Bildern gar nicht zu reden. Da freue ich mich schon jetzt auf die nächste Extra-Ausgabe. Natürlich sind auch die regulären Hefte von *Schiff Classic* absolute Spitzenklasse.

Dietmar Schwarz, per E-Mail

Zuerst einmal ein Lob für diese sehr ausführliche Extra-Ausgabe. Es wurden sehr viele Themen angesprochen und ausführlich behandelt, auch der letzte noch lebende Überlebende, (leider nun verstorbene) Bernd Heuer, wurde befragt. Nun zum eigentlichen Punkt dieser Mail. Dank der Gnade der späten Geburt (Jahrgang 1951) und meinem Interesse für die großen Einheiten der Kriegsmarine (entstanden aus meinem Hobby, dem Schiffsmodellbau) und auch aufgrund von Glück bekam ich 1986 Kontakt zu Freiherrn von Müllenheim-Rechberg. Dieser vermittelte mich Anfang 1987 an Josef Statz, den einzigen Überlebenden aus dem Vorschiff. Seine Gefechtsstation war die Leckwehrzentrale, direkt neben der Kommandozentrale mit dem IO. Mit diesem verband mich dann bis zu seinem Tod 1999 eine sehr tiefe Verbundenheit.
Durch die Verbindung kam ich im Mai 1987 zum Kameradschaftstreffen nach Haßloch/Pfalz; bei diesem Treffen lernte ich neben vielen Überlebenden auch Freiherrn von Müllenheim-Rechberg persönlich kennen.
Das Besondere an Herrn Statz war sein fast fotografisches Gedächtnis. Aufgrund dieser Gabe konnte er mir die kompletten Wassereintritte in die diversen Abteilung angeben inklusive der Gründe (Treffer oder eigenes Gegenfluten), verbunden mit den weiteren Schäden durch Treffer in den Kessel- und Maschinenräumen.

Rainer Weidling, Lauta

Bei der Aufzählung der das Thema behandelnden Filme eine kleine Ergänzung: Der Film *Kriegsgericht* bezieht sich zwar auf den fiktiven Kreuzer *Pommern*, unschwer ist aber die *Bismarck* zu vermuten. Dort gab es bei den wenigen Überlebenden auch einige Gerettete, die von einem U-Boot aufgenommen wurden und in Verdacht geraten sind, vor dem Befehl „Alle Mann von Bord“ das Schiff verlassen zu haben. Der Film ist spannend gemacht und, wenngleich Fiktion, zum Thema gehörend.
Schiff Classic ist eine ausgezeichnete Möglichkeit, Marinegeschichte hautnah zu erfahren. Weiter so!

Jürgen Meyer-Brenkhof, Fregattenkapitän a. D., per E-Mail

Schreiben Sie an:
redaktion@schiff-classic.de oder:
Schiff Classic, Postfach 400209,
80702 München

Leserbriefe spiegeln nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wider. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe aus Gründen der Darstellung eines möglichst umfassenden Meinungsspektrums sinnwahrend zu kürzen.

NACHSCHUB FÜR DEUTSCHE U-BOOTE IM ZWEITEN WELTKRIEG

Rendezvous auf hoher See

Um ihre Kampfboote vor allem im Atlantik mit Treibstoff, Munition und Proviant zu versorgen, setzte die Kriegsmarine auf die U-Boote vom Typ XIV („Milchkühe"), später auch auf spezielle Minenleger. Wie verliefen solche lebensnotwendigen Manöver? Und wie reagierten die Alliierten?

Von Kapitän zur See Dr. Jörg Hillmann und Werner Fischbach



TREFFEN MITTEN IM ATLANTIK: U 459 gab während seines ersten Einsatzes vom 20. April bis 5. Mai an insgesamt 15 U-Boote Brennstoff, Proviant und Schmieröl ab und lief am 15. Mai wieder sicher in Saint Nazaire ein

Foto: BArch 101II-MW-4827-33A

Nach dem Überfall der deutschen Wehrmacht auf Polen erklärten am 3. September 1939 Großbritannien und Frankreich dem Deutschen Reich den Krieg. Resigniert notierte der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine und Chef der Seekriegsleitung, Großadmiral Erich Raeder, in sein Tagebuch, dass die Überwasserstreitkräfte nur „mit Anstand“ sterben können, da sie zahlen- und kräftemäßig zu schwach und die wenigen U-Boote nicht kriegsentscheidend im Kampf gegen England seien.

Damit legte Raeder in knappen Worten dar, welche Operationsplanungen seit 1938 verfolgt worden waren und gegen wen sie sich richteten: gegen Englands Handelsschiffstonnage mit großen Überwasserstreitkräften und auch mit Unterseebooten. Zu diesem Zeitpunkt befand sich allerdings das Panzerschiff *Deutschland* bereits im Nordatlantik, und das Panzerschiff *Admiral Graf Spee* war in Richtung Südatlantik unterwegs. Außerdem standen 18 U-Boote in Wartepositionen. Zusätzlich waren Trossschiffe in Marsch gesetzt, um die in See stehenden Überwasser-Kampfeinheiten zu versorgen.

Die Erfolge der Unterseeboote zu Beginn des Krieges unterstrichen die Forderungen des Führers der U-Boote, Kommodore Karl Dönitz, nach mehr Unterseebooten. Großadmiral Raeder setzte diese am 23. September und 10. Oktober 1939 bei Adolf Hitler durch. Da die materiellen Ressourcen des Deutschen Reiches allerdings nicht reichten, verzögerte sich der zugesagte rasche Aufwuchs der U-Boot-Waffe immer wieder.

Der Kriegsmarine war es in den ersten Kriegsmonaten dennoch gelungen, mit nur wenigen Einheiten die Royal Navy umfassend zu „beschäftigen“ und ihr empfindliche Verluste zuzufügen. Die Diversionswirkung, also jene „Nadelstichtaktik“ der Deutschen, forderte vom Gegner viel Energie und Ressourcen, um gegnerische Einzelfahrer aufzuspüren.

Dieses „strategische“ Konzept war nicht besonders ausgeklügelt, aber es folgte dem Gebot der Stunde. Die Neubauplanungen

VORBEREITUNG: U 459 hat sein Zielboot angesteuert und läuft querab des zu versorgenden U-Bootes Foto: BArch 101II-MW-5064-34A



5 KURZE FAKTEN

KLASSE	Typ XIV, 24 Boote geplant, 10 gebaut
ZEITRAUM	1940–1943 gebaut, 1941–1944 eingesetzt
EINSATZGEBIET	Atlantik
HAUPTAUFGABEN	Unterstützen von Kampfbooten
BESONDERHEITEN	Keine Offensivwaffen, nur Flak



KONTAKT: Nach der Verbindungsaufnahme stehen beide Boote jetzt auf „Augenhöhe", die Übergabe kann beginnen

Fotos: BArch 101II-MW-4835-18, 101II-MW-4827-32A

waren allesamt nicht fertig und der 1938/39 erarbeitete maritime Rüstungsplan (Z-Plan) war auf die Jahre 1945/46 ausgerichtet und unter Kriegsbedingungen kaum mehr zu realisieren.

Neue Möglichkeiten

Der Blick auf eine Landkarte verdeutlicht das generelle Dilemma der Marine. Um eigene Seeverbindungslinien zu schützen und gegnerische zu stören, mussten die Einheiten überhaupt erst einmal sicher in den Atlantik gelangen und dort vor allem auch versorgt werden. Die Furcht vor einer erneuten Blockade durch die Royal Navy wie im Ersten Weltkrieg war durchaus berechtigt, sodass die Kriegsmarine dann, wie damals auch, zur Untätigkeit in der Deutschen Bucht verurteilt wäre. Mit der Operation „Weserübung" (Besetzung Dänemarks und Norwegens) im April 1940 und dem darauffolgenden Westfeldzug boten sich nun vielfältige neue Möglichkeiten für Raeders Kriegsmarine.

Um die in See stehenden Überwassereinheiten mit allem Nötigen auszustatten, konnte die Kriegsmarine bereits auf einige Erfahrungswerte zurückgreifen – und für die U-Boote waren U-Boot-Flottentender vorgesehen. Das erste Schiff, *Saar*, stellte bereits am 1. Oktober 1934 in Dienst, *Wilhelm Bauer* und *Waldemar Kophamel* im Oktober 1940, *Otto Wünsche* im November 1943. Zum Fronteinsatz kamen die Flottentender, die vornehmlich als Ausbildungsschiffe dienten, jedoch nicht.

Ursprünglich waren für die Versorgung von Kampfbooten sogenannte U-Boot-Flottentender vorgesehen. Es gab sie auch *(Saar, Wilhelm Bauer, Waldemar Kophamel, Otto Wünsche)*, zum Einsatz kamen sie jedoch nicht

Stattdessen setzte die Kriegsmarine darauf, größere spezielle Tauchboote zu entwickeln (Typ XIV). Von ursprünglich 24 geplanten Booten wurden zehn Einheiten realisiert. Mit den „Milchkühen", wie die Truppe sie liebevoll nannte, schuf die Kriegsmarine die Voraussetzungen dafür, den Aktionsradius deutscher U-Boote zu vergrößern. Nur so war es möglich, die Operation „Paukenschlag" erfolgreich durchzuführen, in der VII-C-Boote vor den nordamerikanischen Küsten und Boote des Typs IX vor der amerikanischen Ostküste und in der Karibik seit Januar 1942 operierten.

U 459 erste „Milchkuh"

Lange An- und Abmarschzeiten der Kampf-U-Boote machten diese Einsätze allerdings ökonomisch uneffizient und überdehnten den vorhandenen Kräfteansatz. Dennoch überraschte „Paukenschlag" die Alliierten und band so binnen kürzester Zeit viele alliierte Einheiten. Als Ende März 1942 U 459 als erste „Milchkuh" in den Atlantik aufbrach, wussten die Alliierten noch nichts von der Existenz des XIVer-Typs. U 459 gab während dieses ersten Einsatzes vom 20. April bis 5. Mai an insgesamt 15 U-Boote

Brennstoff, Proviant und Schmieröl ab und lief am 15. Mai wieder sicher in Saint Nazaire ein. In 46 Tagen hatte das Boot 6.596 Seemeilen über und 431 Seemeilen unter Wasser zurückgelegt.

Für die im Atlantik operierenden U-Boote gab es aber auch andere Möglichkeiten, versorgt zu werden. U-Boote, die sich in der Nähe eines Trossschiffes befanden, konnten die Dienste beispielsweise dort direkt in Anspruch nehmen. Zusätzlich verfolgte die Kriegsmarine den Plan, Zufuhrschiffe einzusetzen. Am 29. September 1941 lief der umgebaute Fracht- und Passagierdampfer *Klara* (Ex-*Kota Pinang*), der von den Niederländern requiriert worden war, aus der Gironde-Mündung mit Ziel Dakar aus, um deutsche U-Boote vor Ort zu „füttern". Vor Kap Finisterre wurde das Schiff jedoch von dem Leichten Kreuzer *HMS Kenya* am 3. Oktober versenkt.

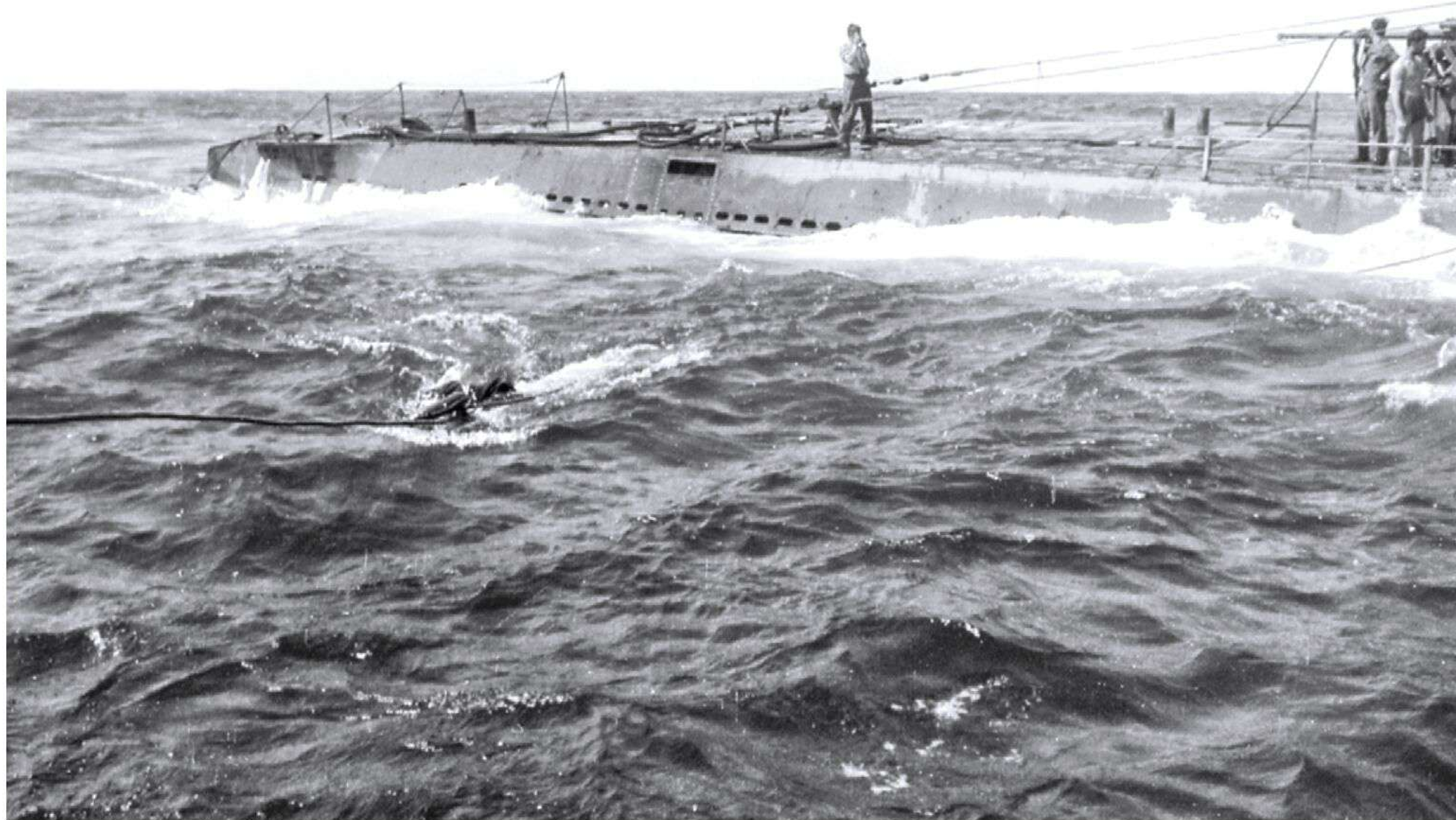
Mit dem Zufuhrschiff *Python* besaß die Kriegsmarine ab 6. November 1941 erneut einen U-Boot-Versorger. Der ehemalige deutsche Bananendampfer übergab Treibstoff und Nachschub an die begleitenden U-Boote U 124 und U 129 und übernahm am 24. November 305 Schiffbrüchige des Hilfskreuzers *Atlantis*, die sich an Bord von U 126 oder in Rettungsbooten befanden, die das Boot hinter sich herzog.

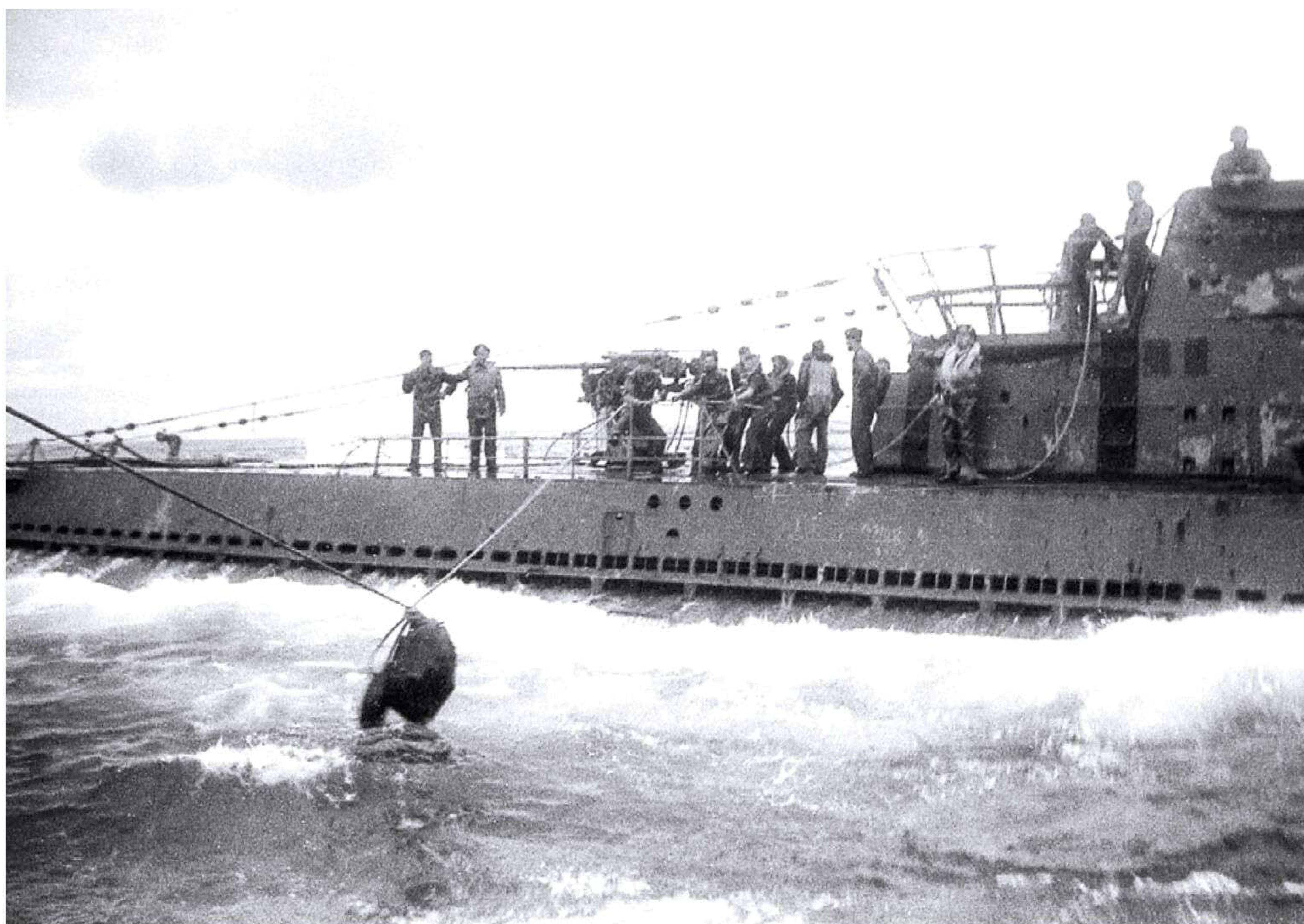
Verwendung weiterer Typen

Südlich von St. Helena hatte *Python* ein „Rendezvous" mit vier U-Booten, die vor Kapstadt operieren sollten. Bei einem diesbezüglichen Manöver am 1. Dezember 1941 mit den U-Booten U A und U 68 überraschte sie der Schwere Kreuzer *HMS Dorsetshire*, der *Python* vor den Bug schoss. Der Kommandant der *Python* gab das Schiff auf und den Befehl, es zu versenken.

Die beiden bereits fertiggestellten Zufuhrschiffe *Wuri* und *Wolta* kamen nicht mehr zum Einsatz. Vier weitere Umbauvorhaben wurden zwar umgesetzt, die Schiffe aber nicht mehr als Zufuhrschiffe verwendet.

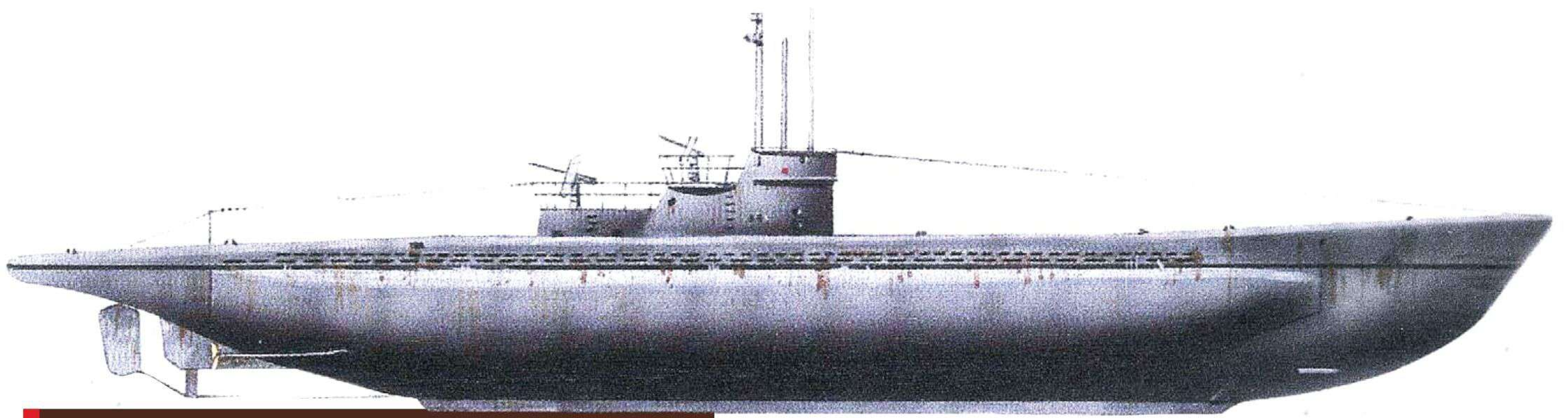
Mit U 116 stand für den Nachschubdienst auf See ab Mai 1942 ein weiterer U-Boot-Tanker bereit, der als U-Boot-Minenleger (Typ X B) gebaut worden war. U 116 gilt seit dem 6. Oktober 1942 als verschollen; bis dahin hatte es seit Mai 1942







BEGEHRTE WARE: Mithilfe einer Hosenboje wird Proviant durchs Wasser gezogen, um dann von der Besatzung entgegengenommen zu werden
Fotos: BArch 101II-MW-4829-32, 101II-MW-4835-23, 101II-MW-4835-21



TECHNISCHE DATEN

U-Versorger

	Typ IX D 1	Typ XIV
Verdrängung		
– über Wasser	1.610 t	1.688 t
– unter Wasser	1.799 t	1.932 t
Länge	87,58 m	67,1 m
Breite	7,5 m	9,35 m
Tiefgang	5,35 m	6,51 m
Geschwindigkeit		
– über Wasser	~16 kn	14,9 kn
– unter Wasser	6,9 kn	6,2 kn
Reichweite		
– über Wasser	12.750 sm bei 10 kn	12.350 sm bei 10 kn
– unter Wasser	115 sm bei 4 kn	~ 100 sm bei 4 kn
Tauchtiefe	200 m	240 m

FERN-U-BOOT UND „MILCHKUH“: Klasse IX D 1 (Foto) bot die Konstruktionsgrundlage für den Typ XIV (U 461). IX-D1- und -D2-Boote wurden auch für Frachtfahrten genutzt

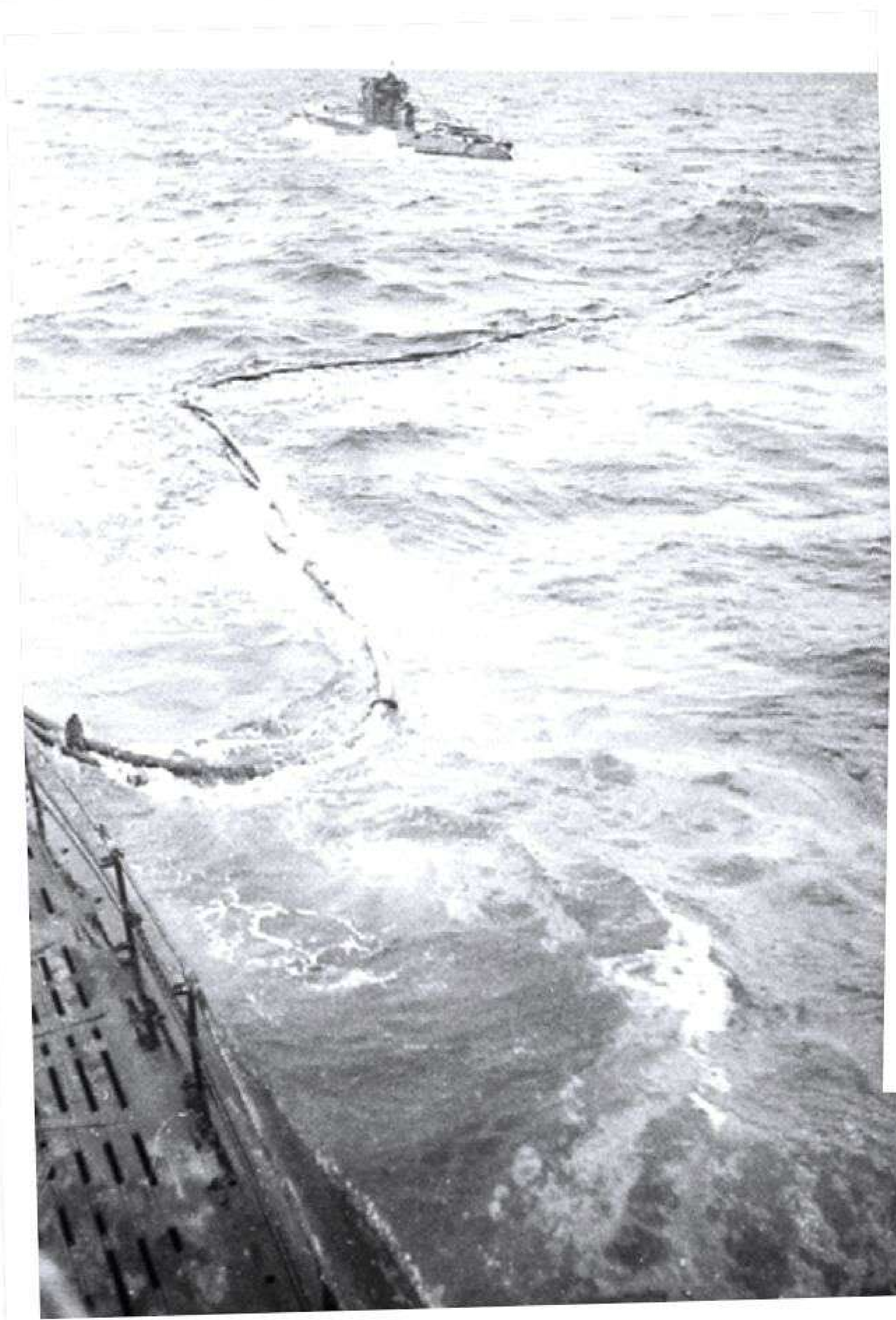
Fotos: picture-alliance/WZ-Bilddienst, Sammlung GSW

zahlreiche U-Boote ernährt. Die Schwesterboote U 117 (versenkt am 7. August 1943), U 118 (versenkt am 12. Juli 1943), U 119 (versenkt am 24. Juni 1943) und U 220 (versenkt am 28. Oktober 1943) nutzte die Marine ebenfalls als U-Boot-Tanker.

Im Atlantik operierende U-Boote hatten auch die Möglichkeit, in den spanischen Häfen El Ferrol, Cadiz und Vigo während der Nacht oder bei in spanischen Gewässern liegenden Trossschiffen Nachschub zu empfangen. Für Unterseeboote, die im Indischen Ozean operierten, fuhren ab 1943 der Etappentanker *Charlotte Schliemann* (versenkt am 12. Februar 1944), der Begleittanker *Brake* (versenkt am 12. März 1944) sowie die Etappenschiffe *Bogota* und *Quito*.

Übergabe von Unterlagen

U-Boote, die sich im Operationsgebiet trafen oder während des An- und Rückmarsches begegneten, halfen sich gegenseitig mit Proviant aus oder übergaben neues Schlüsselmaterial. Überliefert ist beispielsweise ein solcher Vorgang bei zwei U-Booten durch das U-Boot A. U A war als Unterseekreuzer *Batiray* für die türkische Marine gebaut und



GEFÄHRLICHES MANÖVER: Der Brennstoff fließt über einen Tankschlauch in den Bauch des Kampfbootes. In dieser Phase einem Angriff aus der Luft ausgesetzt zu sein, wäre für beide Boote katastrophal gewesen

Foto: BArch 101II-MW-4835-16



SCHWERSTARBEIT: Ein Taucher, der den Schlauch am Boot befestigt hat, wird wieder an Bord gezogen. Die physische und psychische Belastung der über mehrere Stunden unter Hochspannung arbeitenden Besatzungen war enorm

Foto: BArch 101II-MW-4835-03



HELFER AUF SEE: „Operation auf x-Meter Tiefe. Kräftige Hände packten zu und hoben den Verwundeten an Bord, um ihn jetzt in das Innere des U-Tankers zu bringen, wo der Arzt schon auf ihn wartet“, lautet die Original-Bildunterschrift dieser PK-Aufnahme

Foto: picture-alliance/Berliner Verlag Archiv

ÄRZTLICHE VERSORGUNG: Vorsichtig wird der Verwundete von Bord in ein Schlauchboot gehievt, das ihn zu dem größeren Boot transportiert

Foto: picture-alliance/Berliner Verlag Archiv

vom Deutschen Reich bei Kriegsbeginn konfisziert worden. U A verfügte über besonders große Tanks und eignete sich deswegen auch dafür, andere U-Boote zu „verpflegen". Am 18. Juni 1941 reichte U A die aktuellen Schlüsselmittel an U 69 weiter und gab an U 103 insgesamt 250 Liter Destillat und an das Unterseeboot U 69 nicht weniger als 800 Liter Schmieröl ab.

Am 24. März 1942 flossen aus U A 30 Kubikmeter Brennstoff an U 203, am 3. April 1942 gingen 20 Kubikmeter Brennstoff an U 84. Und zweimal, am 28. und 30. März 1942, bekam das VII-C-Boot U 202 Brennstoff und Proviant von U A.

Maßnahmen ...

Wie reagierten die Alliierten? Die deutschen Versenkungserfolge Ende 1941 sowie im Kriegsjahr 1942 lassen sich vornehmlich durch Einführen eines neuen Kurzsignalbuches für den U-Boot-Schlüsselkreis „Triton" im Oktober 1941 und der „Enigma" M4 im Februar 1942 erklären: Die Briten waren in ihrer Chiffrierzentrale in Bletchley Park schlicht „blind".

Das änderte sich Ende Oktober 1942. Ein britischer Zerstörerverband zwang vor der ägyptischen Küste U 559 unter Kapitänleutnant Hans Heidtmann nach einem Wasserbombenangriff zur Aufgabe seines Bootes. Die Besatzung wurde gefangen genommen, zuvor hatte der Kommandant allerdings die Selbstversenkung angeordnet. Durch einen technischen Defekt beim Öffnen der Flutventile lief das Boot jedoch nur langsam voll.

Nachdem die U-Boot-Besatzung an Bord eines Zerstörers verbracht worden war, schwammen drei britische Soldaten zu dem langsam sinkenden U-Boot – sie erbeuteten die „Enigma" sowie das Kurzsignalheft und den Wetterkurzschlüssel, weil der Kommandant vor Verlassen des Bootes versäumt hatte, das Geheimmaterial zu vernichten. Der Gesamtvorgang blieb der Seekriegsleitung übrigens verborgen.

... und Gegenmaßnahmen

Die Briten brauchten dennoch zum Entschlüsseln der deutschen Funksprüche oft mehrere Tage. Mithilfe amerikanischer Wissenschaftler gelang es ab Mitte 1943 aber, die deutschen Funksprüche in weniger als 24 Stunden zu knacken – später lasen sie quasi zeitgleich den deutschen verschlüsselten Funkverkehr mit. Auch von den Deutschen veranlasste Gegenmaßnahmen in Form neuer Verschlüsselungen konnten die Alliierten rasch knacken.

ÜBERSICHT

Die XIVer-U-Boote der Kriegsmarine

U-Boot/ Kommandant	Indienststellung	Erfolgr. V.-Fahrten	Verbleib
U 459			
KK Georg v. Wilamowitz-Moellendorf	15.11.1941	5	24.7.1943 versenkt
U 460			
KK Friedrich Schäfer			
KL Ebe Schnoor (ab 10.8.1942)	24.12.1941	5	4.10.1943 verschollen
U 461			
KL Hinrich-Oskar Bernbeck			
KK Wolf-Harro Stiebler (ab 22.4.1943)	30.1.1942	4	30.7.1943 versenkt
U 462			
OLtzS Bruno Vowe	5.3.1942	4	30.7.1943 n. Beschuss selbst vers.
U 463			
KK Leo Wolfbauer	2.4.1942	4	16.5.1943 versenkt
U 464			
KL Otto Harms	30.4.1942	0	20.8.1942 n. Beschuss selbst vers.
U 487			
OLtzS Helmuth Metz	21.12.1942	2	13.7.1943 versenkt
U 488			
OLtzS Erwin Bratke			
OLtzS Bruno Studt (ab 1.5.1943)	1.2.1943	3	26.4.1944 versenkt
U 489			
OLtzS Adalbert Schmandt	8.3.1943	0	4.8.1943 versenkt
U 490			
OLtzS Wilhelm Gerlach	27.3.1943	0	12.6.1944 nach Stellen durch US-Task-Group selbst versenkt
U 491, U 492, U 493			Bau abgebrochen

Im November 1942 verloren die Alliierten weltweit durch die Achsenmächte 126 Schiffe mit über 800.000 BRT – davon versenkten deutsche U-Boote 29 Frachter im Nordatlantik. Die britische Admiralität musste feststellen, dass die Lage durch die U-Boot-Bedrohungen nie ernster gewesen sei. Als die Briten im Dezember die „Enigma" M4 entschlüsseln konnten, keimte bei den Alliierten wieder Hoffnung auf.

Angesichts der Gefahr, die vom deutschen U-Boot-System ausging, mussten die Alliierten reagieren: Sie konzentrierten Marine-„Support Groups" und Fernaufklärer bei den bedrohten Konvois

200 U-Boote im Atlantik!

Dennoch, Ende 1942 standen mehr als 200 U-Boote im Atlantik. Im britischen „Submarine Tracking Room" versuchten die Mitarbeiter immer wieder, Geleitzüge um die U-Boot-Positionen zu lenken – mittlerweile waren es aber zu viele.

Deshalb entschlossen sich die Alliierten zu einem härteren Vorgehen: Man konzentrierte Geleitzerstörer und Geleitträger („Support Groups") sowie Fernaufklärer „Liberator" bei den bedrohten Konvois. Sofern keine Geleitträger zur Verfügung standen, setzten die Alliierten CAM-Schiffe („Catapult Aircraft Merchantman"), die mit einem Katapult ihre Flugzeuge in die Luft bringen konnten, sowie MAC-Schiffe („Merchant Aircraft Carrier") ein, die mit einem auf den Ladeflächen errichteten Flugdeck ausgestattet waren. Die eingesetzten Flugzeuge dienten dem Konvoischutz, vor allem aber der Aufklärung feindlicher U-Boote.

1942 begannen die Amerikaner mit dem Bau kleinerer, speziell für die U-Jagd konzipierter Flugzeugträger (*Bogue*-Klasse). Die alliierten Flugzeuge rüstete man seit Mitte 1942 mit starken Scheinwerfern („Leigh Light“) aus. In der Kombination mit ihrem Radargerät konnten sie aufgetauchte U-Boote auch nachts aufspüren und bekämpfen. Zudem arbeiteten sie mit „Sonar“-Detektoren (MAD = Magnet-Anomalie-Detektoren), die auch getauchte U-Boote entdeckten.

Fatale Signale

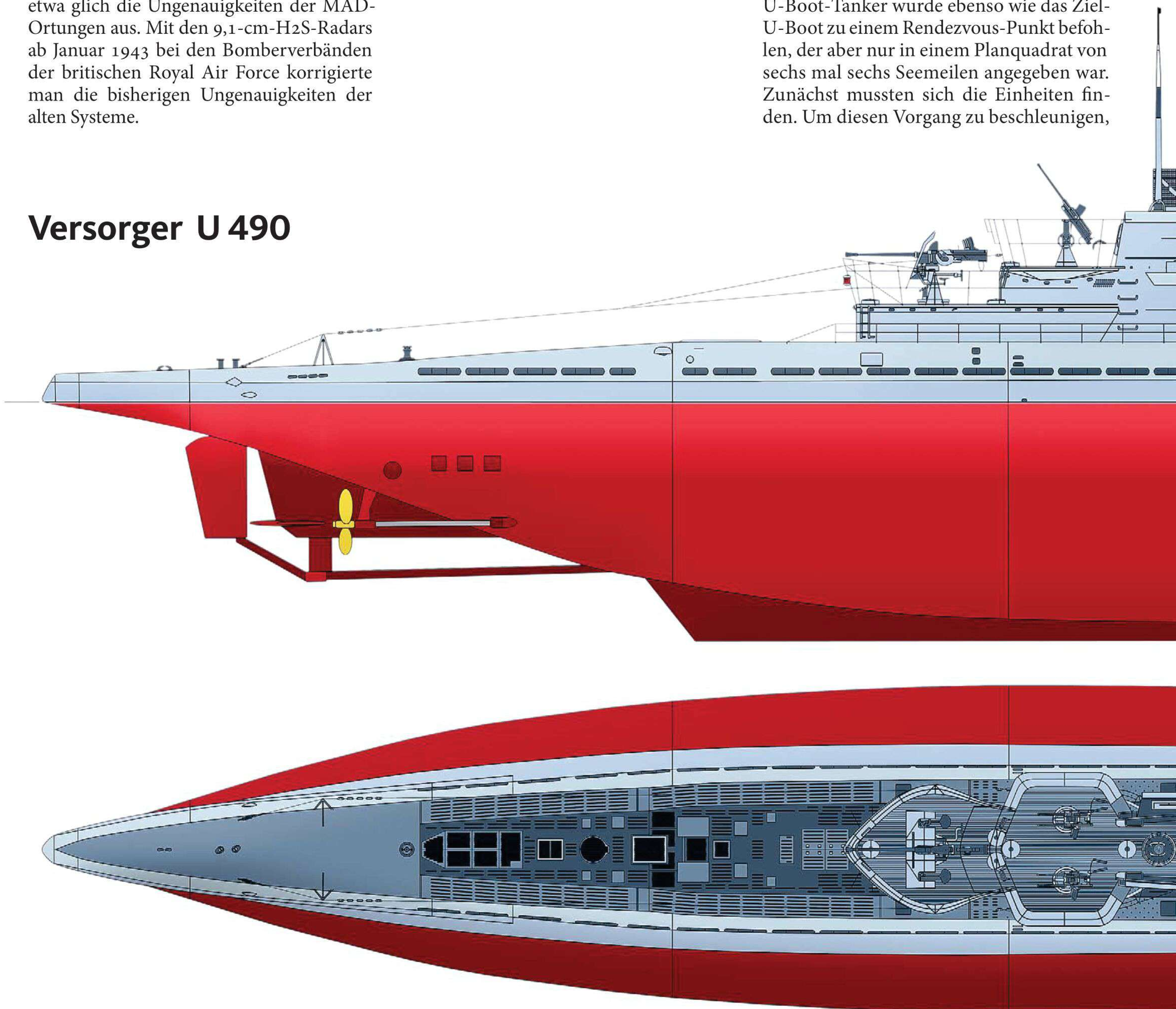
Die Alliierten zeigten eine ungeheure Initiativ- und Innovationskraft, um ihre Systeme stetig weiterzuentwickeln. Die Sonarboje etwa glich die Ungenauigkeiten der MAD-Ortungen aus. Mit den 9,1-cm-H2S-Radars ab Januar 1943 bei den Bomberverbänden der britischen Royal Air Force korrigierte man die bisherigen Ungenauigkeiten der alten Systeme.

Das Einpeilen der von den U-Booten abgesetzten Funksprüche war entscheidend: Überwassereinheiten und Luftstreitkräfte konnten nun gezielt auf die Unterseeboote angesetzt werden

Die deutsche Seekriegsleitung ging davon aus, dass es vor allem die an Bord der britischen Langstreckenbomber eingebauten Radargeräte waren, die die U-Boot-Positionen verrieten, die ja zumeist aufgetaucht operierten. Hier irrten sie jedoch – es waren die von den U-Booten abgesetzten Funksprüche, die der Gegner einpeilen konnte, sodass er in der Folge Überwasser- oder Bombereinheiten gezielt auf die Funkpeilungen ansetzte. Auch war es den britischen und amerikanischen Ingenieuren gelungen, die großen Peilanlagen so zu verkleinern, dass sie an Bord der Geleitzerstörer verbaut werden konnten.

Dies führte außerdem zu Bedrohungen bei den einzelnen Maßnahmen in See. Der U-Boot-Tanker wurde ebenso wie das Ziel-U-Boot zu einem Rendezvous-Punkt befohlen, der aber nur in einem Planquadrat von sechs mal sechs Seemeilen angegeben war. Zunächst mussten sich die Einheiten finden. Um diesen Vorgang zu beschleunigen,

Versorger U 490



nutzten auch die „Milchkühe“ kurze Funksprüche, die die Alliierten wiederum einpeilten. Wurden die Boote bei ihrer Versorgungsaktion überraschend angegriffen, mussten alle beteiligten Boote sofort alarmtauchen.

Zeitraubendes Abtauchen

Die Kampfboote hatten den Auftrag, das Flugzeug zu bekämpfen, solange der U-Boot-Tanker noch nicht abgetaucht war. Je nach Erfahrungsgrad der Besatzungen dauerte ein solches Alarm-Tauchmanöver bei einem XIVer-Boot zwischen 50 und 60 Sekunden, was der Konstruktion des Bootes durch den breiteren Rumpf geschuldet war. Die Typen VII und IX U-Boote konnten fast in der Hälfte der Zeit abtauchen.

Dass dieses Verfahren aber nicht konsequent angewendet wurde, zeigte sich am 4. Oktober 1943, als U 460 nacheinander mit den U-Booten U 264, U 455 und U 422 im mittleren Nordatlantik nördlich der



BEVORZUGTES ZIEL: Um die Nachschublinien zu kappen, mussten die Alliierten die „Milchkühe“ unschädlich machen. Dieses XIVer-Boot hatte zum Rammstoß gegen einen britischen Zerstörer angesetzt, der aus kurzer Distanz das Feuer eröffnet hatte

Foto: picture-alliance/Berliner Verlag Archiv

Grafik: Slawomir Lipiecki

UNGEWÖHNLICHER GAST: Die „Milchkühe“ fütterten sogar Flugboote mit Nachschub auf See Foto: BArch 101I-507-B0106-12



BRISANTE LADUNG: Neben Proviant und Treibstoff war Munition ein begehrtes Gut, das hier in wasserdichten Behältern den Besitzer wechselt Foto: BArch 101II-MW-4829-29



Azoren zusammentraf. Drei feindliche Flugzeuge des Geleitträgers *USS Card* griffen sie an. Die drei Kampfboote tauchten sofort ab, nur der U-Boot-Tanker blieb an der Oberfläche. Nach einer weiteren Attacke soll auch U 460 abgetaucht sein. Seitdem gilt das Boot als verschollen. An der Tauchstelle von U 422 sichtete man Wrackteile und Ölflecken – auch U 422 fiel dem feindlichen Fliegerangriff zum Opfer.

Weiterentwicklungen

Die U-Boote vom Typ XIV waren auf der Grundlage der hochseetauglichen Typ-IX-D-U-Boote konstruiert und wurden seit 1939 bei der Deutschen Werke Kiel AG gebaut. Die Konstruktionsabteilung der Marine versuchte die Typen VII und IX immer weiterzuentwickeln, um Seeausdauer, Tauchtiefe und Standfestigkeit zu optimieren.

Um 432 Kubikmeter Brennstoff sowie 15 Tonnen Schmieröl für die Kampf-U-Boote unterzubringen, war um den inneren Rumpf eine große Hülle angebracht worden. Der eigene Brennstoff befand sich in einem separaten Tank. Das Boot führte zudem Proviant und weitere Ersatzteile sowie vier Ersatztorpedos mit sich, die in

NEUE TORPEDOS: Ein Boot hat sich auf seiner Feindfahrt leergeschossen und empfängt von einem Versorger „frische Aale“. Mit Winden wird der Torpedo aus seinem Lager gezogen und hochgehievt

Foto: picture-alliance/Berliner Verlag Archiv

druckfesten Behältnissen unter der Beplankung des Vorschiffs untergebracht waren. Die XIVer-U-Boote besaßen lediglich zwei 3,7-cm-Flugabwehrgeschütze, die vor und hinter dem Turm standen. Durch eine verstärkte Stahlkonstruktion konnten sie 40 Meter tiefer tauchen als die U-Boote vom Typ VII sowie IX.

Wie verlief ein Versorgungsmanöver in See? Der Brennstoff floss durch einen 20 Zentimeter dicken Schlauch, der an einer Stahltrosse befestigt war. Gegen die See mit langsamer Fahrt laufend, zog der U-Boot-Tanker das Boot hinter sich her. Schmiermittel pumpte man anfangs auch über diesen Schlauch, später verwendete man hierfür aber einen zweiten Schlauch. Mit Schlauchbooten übergab man darüber hinaus Proviant und andere Güter. Bei stärkerem Seegang verwendeten die Seeleute zuweilen auch Hosenbojen.



TYP X B: Die U-Boot-Minenleger U 116, U 117, U 118, U 119 und U 220 (im Bild) wurden auch zur Versorgung von U-Booten im Atlantik herangezogen

Foto: picture-alliance/arkivi

Viel zu kurze Ausbildung

Dass diese Manöver auch bei Windstärken zwischen sechs und sieben durchgeführt werden konnten, war wohl eher Wunschdenken. Die „Milchkühe" waren gut ausgerüstet und hatten sogar frisches Brot für die U-Boot-Besatzungen an Bord, das in der größeren Kombüse selbst gebacken wurde. Für die medizinische Hilfe war ein Arzt zuständig, der notfalls in dem kleinen Lazarett erkrankte Besatzungsangehörige auch behandelte.

Die Ausbildung der Mannschaften von U-Boot-Tankern verlief kriegsbedingt in verkürzter Form – mit entsprechenden Folgen. So fanden sich beispielsweise die Männer von U 459 für ihre Aufgabe alles andere als gut vorbereitet. Lediglich zwei Betankungsübungen hatte ihnen die Führung während ihres Lehrgangs zugestanden. Nicht zuletzt deswegen verwundert es nicht, dass es später immer wieder zu Pannen und Schwierigkeiten während der Seemanöver kam. Bei schlechtem Wetter war das Boot aufgrund der mangelnden Maschinenleistung nur schwer zu manövrieren.

Zudem waren die Kommandanten der zu versorgenden U-Boote ebenfalls ungeübt in dem Verfahren, sodass dafür vorgesehene Schläuche unter die Boote gelangten oder Stahltrossen brachen. Der Tankvorgang eines U-Bootes dauerte zwischen eineinhalb und fünf Stunden, was für alle Beteiligten eine hohe seelische und körperliche Belastung darstellte. Vor allem bei schlechtem Wetter mussten die Männer teilweise bis an die Erschöpfungsgrenze arbeiten und waren dabei – lediglich mit Gurten gesichert – den Unbilden des Wetters ausgesetzt.

Bau eingestellt

Der Kommandant von U 459, Korvettenkapitän Georg von Wilamowitz-Moellendorf, bezeichnete diese Zustände in seinem Kriegstagebuch als „unzumutbar". „Der Wilde Moritz", wie der Kommandant auch genannt wurde, musste es wissen, denn er war mit 49 Jahren schließlich der älteste U-Boot-Kommandant der Kriegsmarine. Er versenkte das Boot nach einem dramatischen Fliegerangriff am 24. Juli 1943 in der Biskaya selbst.

Von zehn „Milchkühen" verblieben Ende 1943 gerade noch zwei U-Boot-Tanker. Die Marine stellte das Bauprogramm aufgrund der hohen Verlustraten ein. Und auch die fünf U-Boot-Minenleger, die im Atlantik als Tanker gedient hatten, waren längst versenkt worden.

Fortan mussten sich die Front-U-Boote alternativ versorgen. Ein Großteil von ihnen erlebte das Kriegsende allerdings nicht mehr … aus den Jägern waren längst Gejagte geworden.



U 459

Der Untergang

Eine aus der Luft abgeworfene Wasserbombe beschädigte U 459 am 24. Juli 1943 in der Biskaya. Der Kommandant, Korvettenkapitän Georg von Wilamowitz-Moellendorf, tauchte nicht, sondern bekämpfte mit den Geschützen die beiden Flugzeuge, von denen eines getroffen wurde und direkt neben dem Boot abstürzte: Eine Tragfläche riss ein Leck in das Achterdeck, ein Motor krachte in die Mitte des Bootes, demolierte den Turm und zerstörte das hintere Flak-Geschütz. Nachdem sie die Flugzeug-Wrackteile von Bord geschoben hatte, entdeckte die Besatzung an Oberdeck liegende Wasserbomben. Der Kommandant ließ Fahrt aufnehmen, um die Bomben von Bord zu werfen. Eine von ihnen war wahrscheinlich auf eine geringe Tiefe eingestellt, sodass ihre Detonation das Boot erheblich beschädigte. Wilamowitz-Moellendorf gab das Boot auf und versenkte U 459. Mit ihm kamen 18 Mann während des Fliegerangriffs und der Versenkung ums Leben. Der polnische Zerstörer *ORP Orkan* nahm die Schiffbrüchigen als Kriegsgefangene an Bord.



KEINE CHANCE: Das bereits schwer beschädigte Boot U 459

Foto: Royal Air Force

„DYNAMITE GUN CRUISER“ DER U.S. NAVY

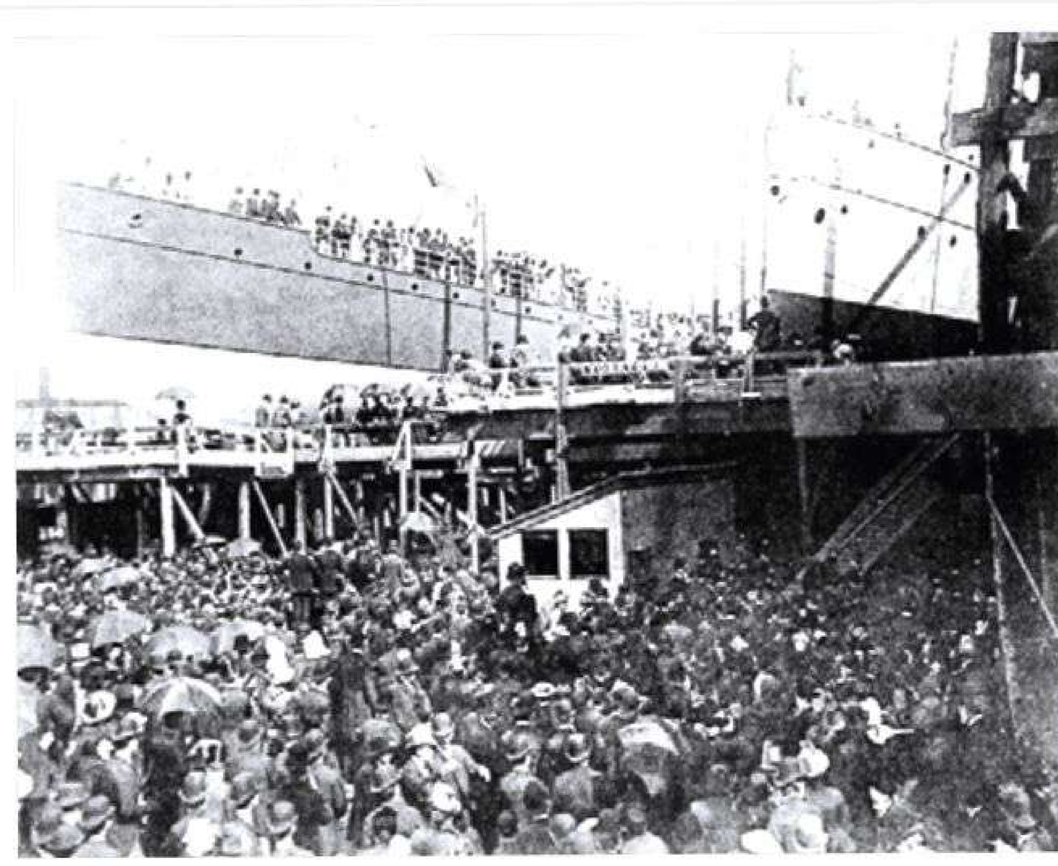
Am Ziel vorbei

Mit pneumatischen Geschützen zum Erfolg? Nicht wirklich. Zwar setzte die Navy ihren „Dynamitkreuzer“ *USS Vesuvius* 1898 im Krieg gegen Spanien ein, zog ihn aber wegen Zielungenauigkeit zurück. Dennoch bleibt die Technik im Gedächtnis

Von Detlef Ollesch und Hagen Seehase

Niemand konnte wissen, dass hochbrisante Sprenggranaten heransausten. Es war kein Abschussknall zu hören, kein Mündungsfeuer auszumachen – sonst ein untrügliches Zeichen dafür, dass bald Artilleriegranaten einschlagen könnten. Denn genau zu diesem Zweck war *USS Vesuvius* entwickelt worden: um feindliche Küsten beschießen zu können, ohne sich selbst gegnerischem Abwehrfeuer auszusetzen.

Das Schiff war das dritte der U.S. Navy, das die Führung nach dem italienischen Vulkan benannt hatte. Es wurde als „Dynamite-Gun Cruiser“ klassifiziert und war eigentlich ein Versuchsschiff für diese Art von Bewaffnung. Im September 1887 in Philadelphia bei William Cramp & Sons in Zusammenarbeit mit der Pneumatic Dynamite Gun Company aus New York auf Kiel gelegt, lief die *USS Vesuvius* am 28. April 1888 vom Stapel. Am 2. Juni 1890 stellte die U.S. Navy das Schiff im Philadelphia Navy Yard in Dienst. Erster Kommandant war Lieutenant Seaton Schroeder.

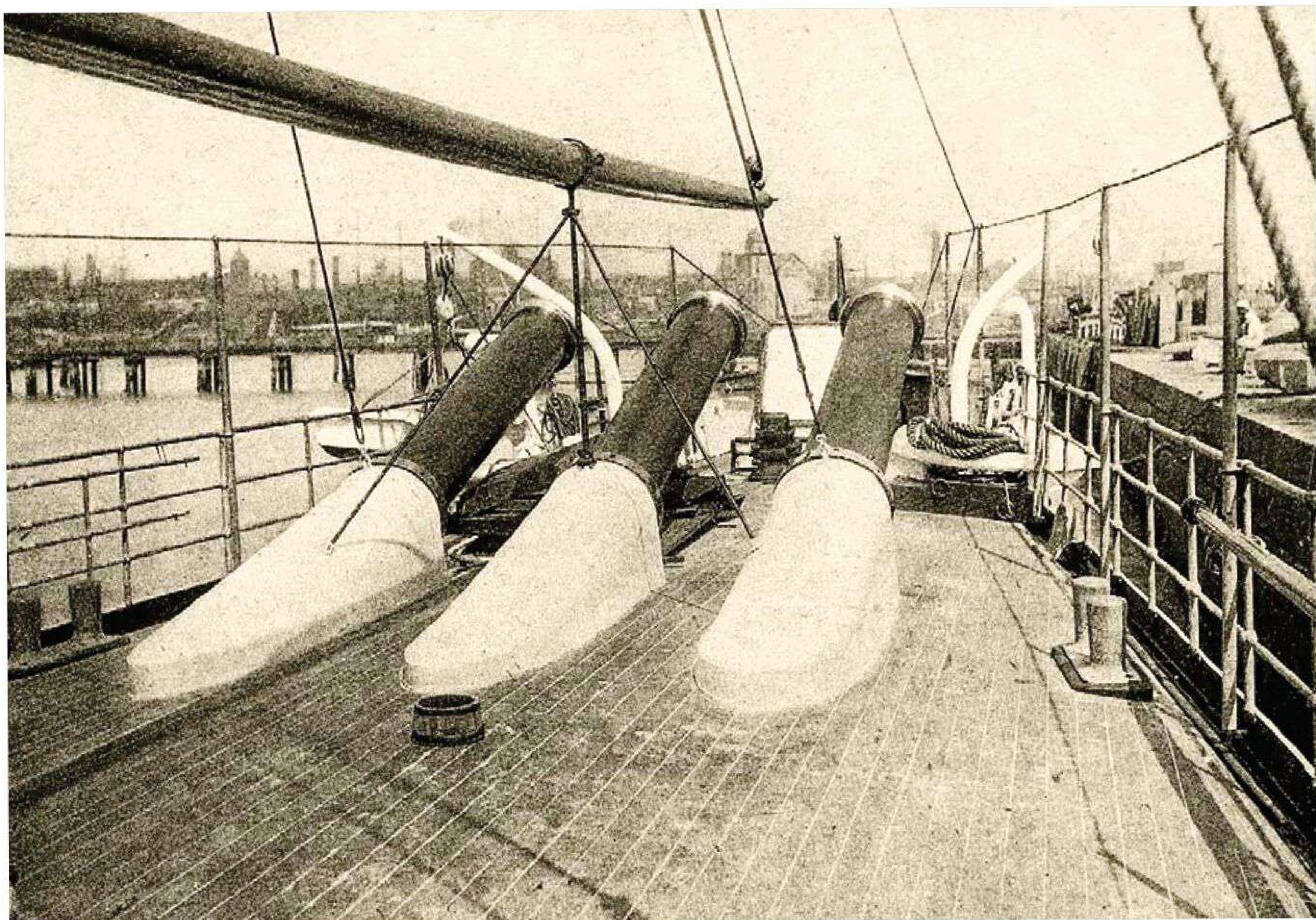


GROSSEREIGNIS: Der Stapellauf des experimentellen Schiffes (links im Bild) zog viele Schaulustige an Foto: Library of Congress

Verdrängung: 945 Tonnen

Das Schiff hatte einen Stahlrumpf, verdrängte 945 Tonnen und war 75 Meter lang. Zwei Vierzylinder-Kolbendampfmaschinen mit jeweils rund 2.200 PS brachten das Schiff, das auch über Segel verfügte, auf immerhin 21 Knoten. Die Besatzung bestand

***USS VESUVIUS* UM 1890:** Der Dynamitkreuzer, hier kurz nach seiner Indienststellung, verblüffte die Welt mit einer bemerkenswerten Technologie Foto: Library of Congress



KEINE BEWEGLICHKEIT: Die Mündungen ragten durch das Vorderdeck, die Rohre waren fest eingebaut ohne Möglichkeit der Höhen- oder Seitenrichtung

Foto: Willis John Abbott

aus 70 Seeleuten, die Sekundärwaffen aus drei Dreipfünder-Schnellfeuerkanonen von Hotchkiss im Kaliber 47 Millimeter. Hauptarmierung des Schiffes waren drei fast vollständig aus Gusseisen bestehende Druckluftkanonen, die auf ein Patent von D. M. Metford zurückgingen; den Großteil der Entwicklungsarbeit hatte aber Edmund Zalinski geleistet.

Zalinski wurde 1849 als Sohn einer polnisch-jüdischen Familie im Königreich Preußen geboren. Die Familie wanderte in die USA aus, wo sich der Sohn freiwillig bei den Unionstruppen im Amerikanischen Sezessionskrieg meldete, wobei er ein falsches Alter angab. Nach dem Krieg widmete er sich der Entwicklung von Artilleriesystemen und Schiffen. Zalinski hatte mit John Philip Holland die Nautilus Submarine Boat Company gegründet und ein Unterseeboot gebaut, das mit einer seiner Druckluftkanonen ausgerüstet war. Allerdings wurde das Boot beim Stapellauf 1885 so beschädigt, dass man es schließlich abwrackte. Holland entwickelte erst 1893 ein neues Unterseeboot, Zalinski hingegen konzentrierte sich auf die Druckluftkanonen.

Ein Prototyp für den landgestützten Einsatz war schon 1883 in Fort Hamilton bei New York demonstriert worden. Eine aus drei Druckluftgeschützen System Zalinski bestehende Batterie stand seit 1894 bei Sandy Hook, New Jersey, 1895 folgte eine weitere

Die drei Luftdruckgeschütze auf dem Vorderschiff waren modern, aber nicht praktikabel. Mit ihrer geringen Reichweite und mangelnden Präzision konnten sie nur durch entsprechendes Manövrieren des Schiffes auf das Ziel ausgerichtet werden





HOCHWERTIG: Verschlüsse der drei Luftdruckwaffen waren technisch auf dem Stand der Zeit und ließen schnelle Schussfolgen zu

Foto: Library of Congress



EINZELTEILE: Die Rohre der Waffen bestanden aus miteinander verschraubten Segmenten aus relativ dünnwandigem Gusseisen Foto: Library of Congress



solche Batterie bei Fort Winfield Scott in Kalifornien. Sie wurden zwar von der Army betrieben, aber bald zeigte auch die Navy wieder Interesse an Zalinskis Erfindung.

Nur 1,6 Kilometer Reichweite

Die Druckluftkanonen der *Vesuvius* waren in Galeerenaufstellung mit einem fest eingestellten Erhöhungswinkel von 16 Grad angebracht und hatten ein Kaliber von 380 Millimetern. Die gut 17 Meter langen Rohre ragten rund viereinhalb Meter über das Oberdeck hinaus. Um die Waffen auszurichten, musste die Mannschaft das ganze Schiff wie ein Sturmgeschütz auf das Ziel einschwenken.

Zwei Kompressoren bauten den Druck in einem Presslufttank auf (immerhin rund 1.000 psi). Die zwei Meter langen Geschosse besaßen eine hochexplosive Sprengladung im Kopf und einen schraubenförmigen Schwanz, der das Projektil nach dem Abschuss in Rotation versetzte, um die Flugbahn zu stabilisieren. Die Sprengladung bestand aus einer Mischung aus Nitrozellulose und Nitroglyzerin. Diese Ladung (250 Kilogramm pro Geschoss) ließ sich nicht aus einer herkömmlichen Waffe mit Pulvertreibladung verschießen, weil das Geschoss sofort explodiert wäre.

Bei einer Mündungsgeschwindigkeit von 250 Metern pro Sekunde betrug die Reichweite gerade einmal rund 1.600 Meter; mit einem leichteren Geschoss (etwa 100 Kilogramm Sprengladung) ließen sich jedoch Reichweiten von 3.700 Metern erzielen. Das Schiff konnte 30 (manchmal zum Bekämpfen von Unterwasserzielen mit elektrischen Verzögerungszündern versehene) Granaten mitführen und verschoss bei einem Testschießen im Jahre 1889 innerhalb von 17 Minuten 15 Granaten! Der Hauptfehler der Bewaffnung war und blieb allerdings die zu geringe Reichweite; außerdem schoss das Schiff zu ungenau.

Im Oktober 1890 verlegte die *USS Vesuvius* zur Atlantikflotte, wo sie bis zum Jahr 1895 diente, um anschließend in der Werft

KOMPLIZIERTES SYSTEM: Das Munitionsmagazin lässt die gewaltigen Ausmaße der Granaten erkennen, die aber verhältnismäßig leicht waren; schwerere Geschosse hätte die Waffenanlage nicht verkraftet

Foto: Library of Congress



USS VESUVIUS: Elegant und schnittig, technisch und taktisch aber eine Sackgasse

Foto: U.S. Navy

überholt zu werden. Am 12. Januar 1897 trat sie unter Lieutenant-Commander John E. Pillsbury (wie sein Vorgänger Schroeder avancierte er später zum Admiral) wieder in den aktiven Dienst und operierte vor der Küste Floridas, dann als Blockadeschiff vor Kuba und als Kurierschiff zwischen der Blockadeflotte und Florida.

Vesuvius im Kampf

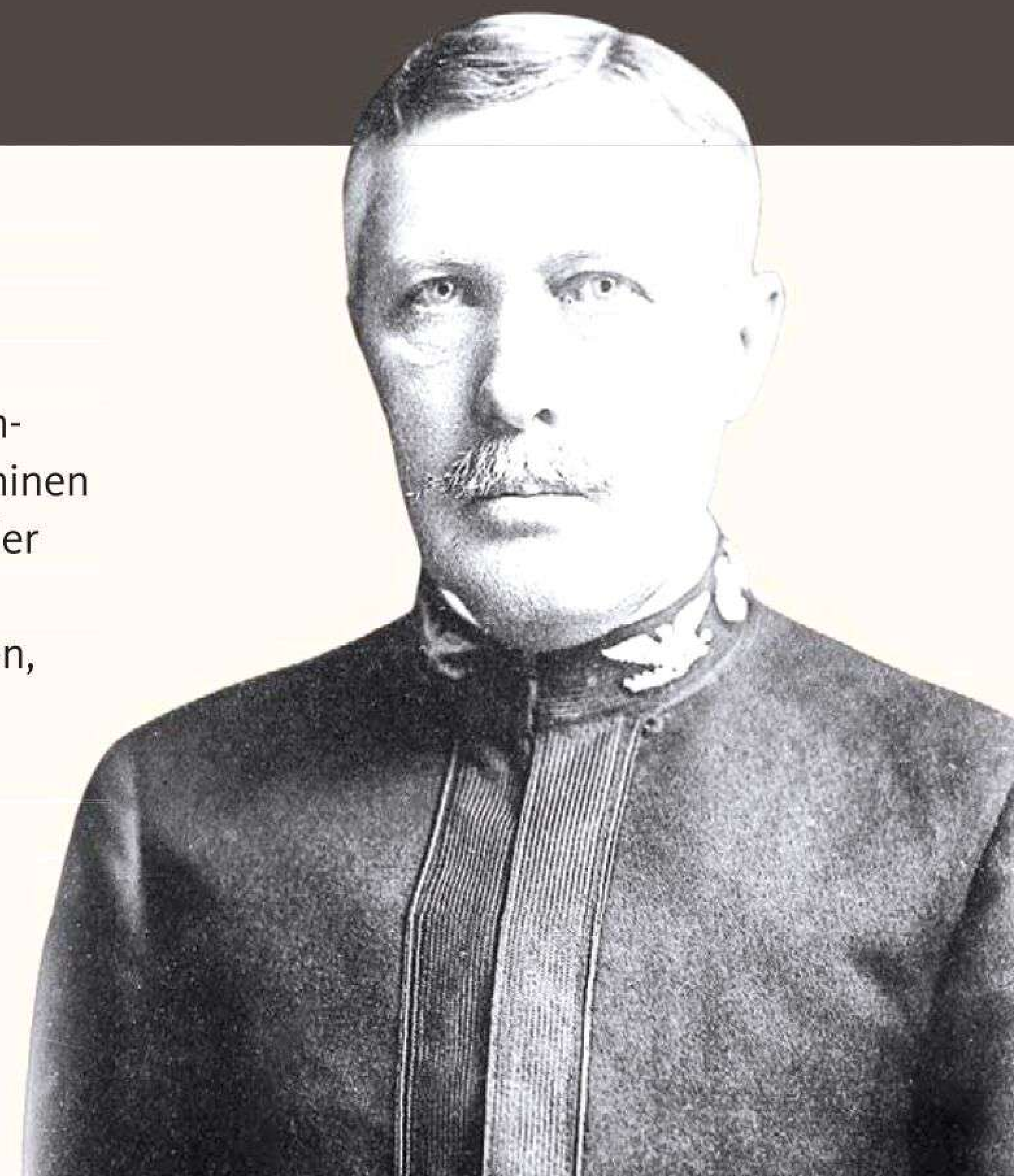
Am 13. Juni führte die *Vesuvius* den ersten Einsatz (von insgesamt acht) gegen spanische Küstenbatterien bei Santiago de Cuba. Im Schutz der Dunkelheit näherte sich das Schiff der Küste, schoss mehrere Salven ab und zog sich dann zurück. Die Granattrichter waren riesig, lagen aber nicht unbedingt an der anvisierten Stelle, sodass der Effekt eher psychologischer Natur war.

Nach den Kämpfen verlegte *USS Vesuvius* nach Boston, ehe man sie am 16. September 1898 aus dem aktiven Dienst nahm. Sie verblieb im Boston Navy Yard – bis 1904, dann erhielt sie als Torpedotestschiff statt der Druckluftkanonen vier Torpedorohre.

Im Mai 1913 lief ein von *USS Vesuvius* abgeschossener Torpedo im Kreis, traf das eigene Schiff und schlug ein Leck. Der Kapitän, Chief Gunner Thomas Smith, reagierte schnell und setzte das Schiff in seichtem Wasser bei Prudence Island auf Grund. Mit Unterbrechungen diente *USS Vesuvius* noch bis 1921, zuerst als Versuchs- und dann als Depotschiff. Am 21. April 1922 war endgültig Schluss, die *Vesuvius* ging zum Abbruch an J. Lipsitz & Company. ⚓

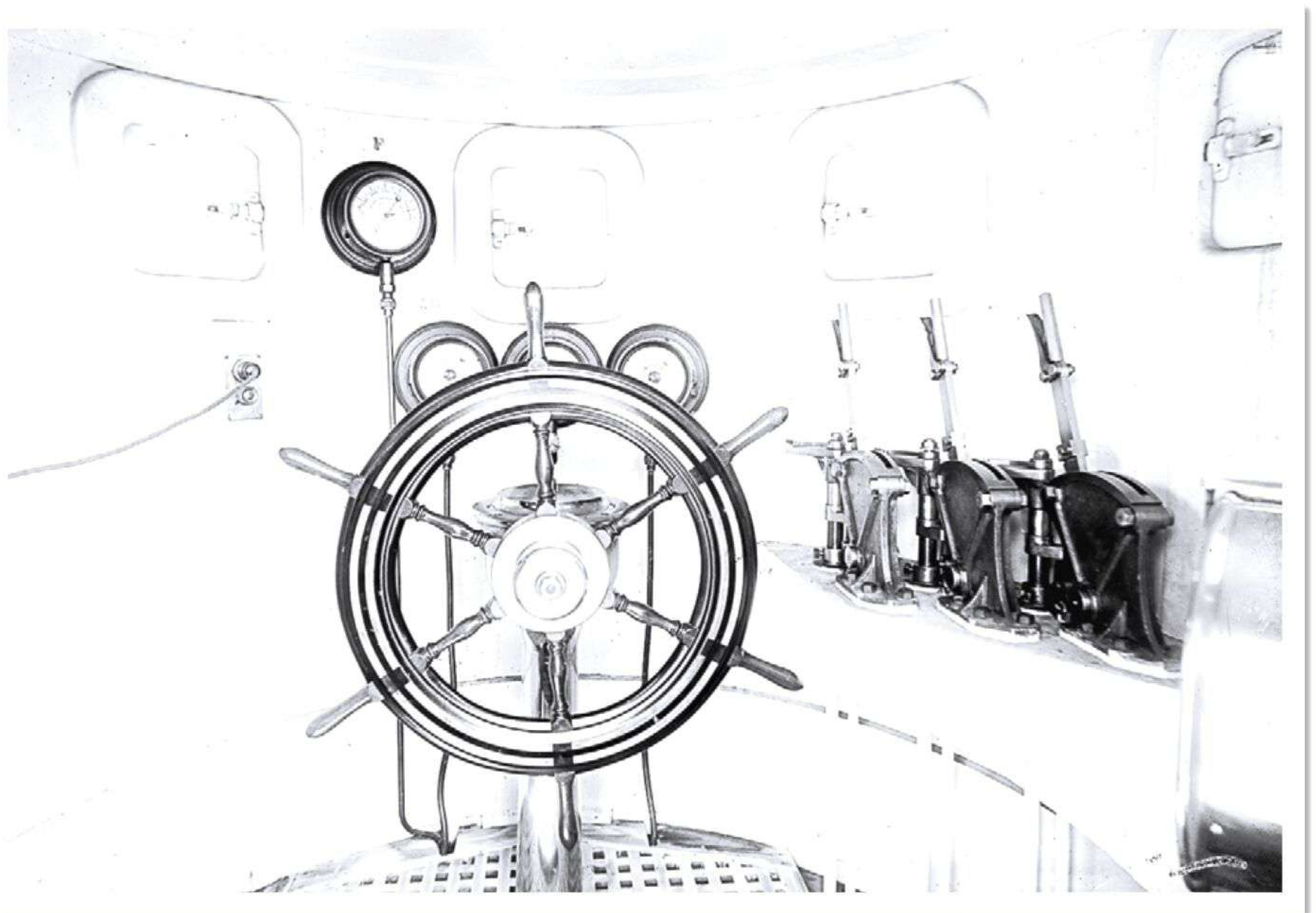
TECHNISCHE DATEN
USS Vesuvius

Wasserverdrängung	945 t
Länge über alles	76, 91 m
Breite	8,08 m
Tiefgang	max. 2,74 m
Antrieb	2 Vierzylinder-Mehrfach-Expansionsdampfmaschinen mit je 2.138 PS, 2 Propeller
Höchstgeschwindigkeit	21 kn
Bewaffnung	3 x 38,1-cm-L/45 Kanonen, ersetzt durch 3 x 5,7-cm-Geschütze
Besatzung	70 Mann



ERSTER KAPITÄN: Commander Seaton Schroeder (17.08.1849–19.10.1922)

Foto: Library of Congress Vesuvius



ALLES DRIN: Das Steuerhaus war relativ klein, die Panzerblenden lassen den Kriegsschiffcharakter erkennen

Foto: Library of Congress

HEINRICH VON RIEDEMANN – DER TANKER, DER NICHT SINKEN WOLLTE

Vier Torpedos!

Der in Bremen gebaute und unter der Flagge Panamas fahrende Motortanker *Heinrich von Riedemann* geriet am 17. April 1942 ins Visier des deutschen U-Bootes U 66. Korvettenkapitän Zapp musste jedoch feststellen, dass das 11.020 Tonnen große und mit 130.000 Barrel Raffinerieöl beladene Transportschiff eine Überraschung bereithielt

Von Peter H. Block





FLAMMENDES INFERNO: Erst der dritte Fangschuss (ein Torpedo lief vorbei) brachte den Tanker zur Explosion, er brach in der Mitte auseinander und ging unter – nicht ohne die Deutschen vorher schier zur Verzweiflung zu bringen

Artists Impression: Peter H. Block

„Tuuuut …“ Tief dröhnte der Bass des Typhons durch den Hamburger Petroleum-Hafen und brach sich an den Wänden der vielen grau gestrichenen Tanks. Der an der Ölpier liegende Motortanker *Heinrich von Riedemann* der BAPICO-Reederei zeigte damit an, dass er klar war zum Auslaufen und nur noch darauf wartete, dass die vielen Landratten von Bord gingen. An seinem vorderen Mast stand der „Blaue Peter“ steif im Wind, eine blaue Flagge mit einem weißen Rechteck. Sie zeigte an, dass der Tanker in Kürze auslaufen würde, und so wussten auch die Wirte in den nahen Kneipen, wem sie keinen Kredit mehr geben durften. Bei einem Tanker wusste man nie, wann er wieder heimkam.

Ein letzter Leichter, der sich aus den Tanks des Schiffes vollgelutscht hatte, löste sich von der Bordwand, zwei Schlepper übernahmen vorn und achtern die Leinen des Tankers, legten sich mit quirlender Hecksee ins Zeug und zogen das mit leeren Tanks hoch aus dem Wasser ragende Schiff ins Fahrwasser der Norderelbe. Die *Heinrich von Riedemann*, einer der größten deutschen Tanker, verließ Hamburg zu einer neuen Reise nach Aruba vor der Küste Venezuelas. Dort, auf der niederländischen Antilleninsel, lagen die großen Ölraffinerien der Standard Oil Company, die das im nahen Venezuela erbohrte Erdöl zum Endprodukt weiterverarbeiteten.

Ein langer Törn bis Aruba, gut viereinhalbtausend Seemeilen und fast drei Wochen würden ins Land oder besser übers Meer ziehen, bis das Schiff am Ziel wäre. Zeit, um notwendige Arbeiten wie Tankreinigen durchzuführen – eine der übelsten Arbeiten, die der Seemann kannte. Da musste er, eingehüllt in ein „Ganzkörperkondom“ und einen dicken Gummischlauch nach sich ziehend, hinein in den über Stunden mit kochend heißem Dampf ausgebrühten Tank.

„Steuerbord 10, auf 3-6-0 gehen. Beide Diesel Halbe! An alle: Boot greift Tanker an. Auf Gefechtsstationen!“

Befehl des Kommandanten

Dann wurden die Ventile aufgedreht, heißer Dampf und Wasser durch die Rohre der Deckswaschanlage gejagt und der unter hohem Druck stehende, brühheiße Strahl gegen die stählerne Tankwand gerichtet. Bei dem Druck von fünf Atmosphären lösten sich auch die letzten Rückstände, aber länger als fünf Minuten hielt das in dem über 70 Grad heißen Tank niemand aus. Dann musste der Nächste hinein, auch wieder für fünf Minuten; so lange, bis der Tank blitzsauber war. Bei den 20 Tanks des Schiffes dauerte das gut zwei Tage. Eine harte Arbeit, die aber auch gut bezahlt wurde.

Dann meldete der Chief einen Schaden an der Backbordmaschine. Die Ringe des Kolbens V hatten sich festgebrannt. Der Kolben musste raus, der Zylinder ausgeschliffen und ein Reservekolben eingesetzt werden; eine Arbeit, die die Männer der Maschine zehn Stunden beschäftigte und die auf jeder Reise einmal vorkam, weil dem Reeder Zeit und wohl auch das Geld für eine teure Maschinenüberholung fehlten.

Nach der Ölübernahme auf Aruba befand sich der Tanker am 26. August 1939 auf Höhe der Großen Antillen auf der Heimreise, als ihn ein Funkspruch der Reederei nach Baltimore umdirigierte. Dort wurde nach dem Löschen der Ladung auf Geheiß der Reederei die deutsche Besatzung gegen eine amerikanische Crew ausgetauscht; anlässlich der gespannten Lage in Europa eine verständliche Maßnahme, denn die BAPICO-Reederei war eine Tochtergesellschaft der amerikanischen Standard Oil. Im Dasein des Tankers änderte sich dadurch nichts. Er transportierte weiterhin Öl, fuhr von Aruba zu den Bestimmungshäfen und bekam vom Krieg kaum etwas mit.

Bis zu jener Aprilnacht des Jahres 1942.

Donnerstag, 16. April 1942. Eine dunkle Neumondnacht, diese Nacht vom 16. auf den 17. April. Einzelne Wolken zogen langsam und ruhig über den Himmel und begleiteten das Unterseeboot, das mit seinem scharfen Bug die warmen Fluten der Karibik vor Venezuela zerteilte. Die vier Ausgucks auf dem Turm des großen Bootes vom Typ IX C ließen die Nachtgläser die gut erkennbare Kimm entlangwandern, jeder suchte seinen 90-Grad-Sektor gewissenhaft nach Auffälligem ab.

Sie waren schwer, diese Zeissgläser, aber auch die lichtstärksten, die es auf den Meeren gab. Die Arme erlahmten bald; dann musste man das Glas einfach absetzen und die Arme ausschütteln. Danach ging es wieder eine Weile, bis die Oberarmmuskeln erneut protestierten und die Hände zu zittern begannen.

„Aufwärts!“

Korvettenkapitän Richard Zapp stieg durchs Turmluk, ließ seinen Blick rundum wandern und blieb dann beim Wachhabenden stehen. „Nichts Neues, Herr Kapitän“, hörte er Oberleutnant zur See Siebold sagen. „Kahl rasierte Kimm, wie leer gefegt. Luft ist auch sauber.“

Unwillkürlich blickte der Kommandant nach oben. Bis zum Abend hatten ihm die Luftpatrouillen der Alliierten ganz schön zugesetzt. Nahezu 20 Stunden hatten sie ihn unter Wasser gedrückt, und dabei war U 66 weit abgetrieben worden. „Ganz gepflegte Stromversetzung“, war die Meinung des Obersteuermannes nach dem Auftauchen gewesen. „Knapp unter 50 Meilen. Respekt!“

Ärgerlich, diese Stromversetzung. Kostete nur unnötig Brennstoff, wieder zur alten Position zurückzulaufen. Richard Zapp hatte nämlich festgestellt, dass die aus der Dragon Mouth genannten Zufahrt zwischen Venezuela und Trinidad kommenden Konvois so zeitig ausliefen, dass sie in der folgenden Mitternacht auf der 200-Meter-Linie etwa 50 Meilen vor der Küste standen. Dort lösten sie sich auf, während sich die Einlaufenden hier sammelten und von den Bewachern in den Golf von Paria geleitet wurden. Diesen neuen Geleitzugweg kannte er jetzt, und er war entschlossen, ihn zu nutzen. Bevor er wieder ins Boot stieg, lauschte er einen Moment auf das sich ständig verändernde Geräusch der Diesel. Es ebbte ab, wenn die Abgasklappen achtern vom Wasser überspült wurden, und schwoll wieder

an, wenn sie freikamen und die Abgase ungehindert austreten konnten.

„Schatten in Grün 7-0! Abstand fünf- bis sechstausend!"

Grün 70 … das war schon fast querab. Zapp nahm das Glas wieder hoch und richtete es nach Steuerbord. Was er sah, war ein langer schmaler Schatten. Brücke mittschiffs, Schornstein achtern.

„Könnte ein Tanker sein, läuft offenbar Westkurs. Ruder Backbord zwanzig, auf 2-9-0 gehen! Beide Maschinen Große!"

Das Hämmern der Diesel schwoll an, dröhnte lauter werdend durch die Nacht, als die Umdrehungen sich steigerten und das Boot in den geschätzten Kurs des Schattens drehte. Langsam kam seine Silhouette höher heraus, und Zapp sah seine Vermutung bestätigt. Es war tatsächlich ein Tanker. Aus Erfahrung wusste er, dass es nicht einfach war, einen Tanker zu versenken. Wenn er Benzin geladen hatte, saßen die Leute da drüben schon auf einem Vulkan. Aber hatte er Schweröl in den Tanks, wurde es komplizierter. Das Zeug brannte nicht so schnell, und aufgrund seiner Unterteilung war so ein Tanker mit nur einem Torpedo schwer abzutakeln. Er würde wenigstens zwei Aale brauchen, vielleicht sogar drei.

Er korrigierte den Kurs, passte ihn dem des Tankers an, bis der Obersteuermann seine Peilungen genommen und Kurs und Geschwindigkeit berechnet hatte.

„Nach der Peilung läuft er elf Knoten, Herr Kap'tän. Kurs West."

„Dann wollen wir uns mal vorsetzen. Neuer Kurs 2-7-0! Beide Diesel AK voraus!"

Im Maschinenraum drehten die Heizer die Ventile auf. Das Boot machte einen regelrechten Satz nach vorn und preschte mit dröhnenden Dieseln auf Parallelkurs nach Westen. Langsam wanderte der Tanker achteraus. Mit 19 Knoten war U 66 ein relativ schnelles Boot, dennoch dauerte es fast eine Stunde, bis es sich für den Angriff weit genug vorgesetzt hatte und der Kommandant auf den Tanker eindrehen konnte. Der hatte noch gar nicht gemerkt, wer ihn da begleitete. Ruhig wie im tiefsten Frieden zog er seine Bahn, ohne auch nur im Entferntesten zu ahnen, dass der Tod bereits mitfuhr. Wie sollte er auch? Ein Großteil seiner Besatzung bestand aus jungen Burschen, die den Ernst des Krieges noch nicht kannten und erst seit einigen Monaten zur See fuhren.

„Steuerbord 10, auf 3-6-0 gehen! Beide Diesel Halbe! An alle: Boot greift Tanker an, geschätzt 10.000 Tonnen. Auf Gefechtsstationen! UZO auf Brücke!"

Laut gebrüllte Klarmeldungen aus dem Bootsinneren. Die U-Boots-Zieloptik (UZO) wurde durch das Turmluk heraufgereicht; ein schweres, druckfestes Doppelglas, das der Eins WO sorgfältig auf die Zielsäule aufsetzte und arretierte. Jetzt war das Glas mit dem Vorhaltrechner im Turm verbunden, wobei es die Zielpeilung an den Rechner weitergab. Als Torpedo-Offizier war der Überwasserangriff die Aufgabe des Ersten, während der Kommandant das Boot fuhr.

„3-6-0 liegt an."

„Recht so. Geben Sie ihm zwei Aale, Eins WO!"

Der Oberleutnant beugte sich hinunter, drückte die Stirn an die Gummipolster des Glases und richtete das Fadenkreuz auf den von rechts langsam einwandernden Tanker. Das bruchsichere Zeiss-Doppelglas besaß ein bei Nacht leuchtendes Fadenkreuz, dessen Helligkeit verändert werden konnte. Siebold stöhnte verhalten, die schwarze Nacht und der völlig abgedunkelte Tanker machten es ihm schwer, sein Ziel exakt im Visier zu halten. Mithilfe des Reglers stellte er die optimale Helligkeit des Fadenkreuzes für die gegenwärtigen Lichtverhältnisse ein. Jetzt war es schon besser.

„Rohr eins und zwo klar zum Überwasserschuss! Mündungsklappen öffnen!"

„Rohr eins und zwo sind klar."

Sein Ziel im Fadenkreuz haltend, kamen seine Befehle klar und sachlich in Richtung Turmluk: „Schaltung UZO mit Vorhaltrechner, Abfeuerung Brücke!"

Die rechte Hand am Abfeuerungshebel, las er die Werte von der Gradeinteilung der Zielsäule ab: „Gegnerlage Bug rechts – Lage 80 – Gegnerfahrt elf – Abstand 1.500 – Tiefe vier!" Die letzte Angabe war für die Torpedomixer im Bugraum bestimmt, die die Einstellung der Torpedolauftiefe direkt am Torpedoschussempfänger vornahmen. „Frage Feuererlaubnis?"

Das galt dem Kommandanten. Der nickte: „Feuern Sie, Eins WO!"

„Rohr eins – los! Rohr zwo – los!"

Ein leichter Ruck, als die Ausstoßkolben die Torpedos im Sekundenabstand aus den Rohren drückten. Bei einer Schussentfernung von 1.500 Metern würden die Aale exakt 98 Sekunden unterwegs sein. Kommandant und Eins WO starrten gebannt auf den Tanker, warteten. Es war schon erstaunlich, wie lang eineinhalb Minuten werden konnten, wenn man darauf wartete und den Eindruck hatte, dass der Zeiger der Stoppuhr quälend langsam dahinschlich.



NACH 67 TAGEN: U 66 trifft am 27. Mai 1942 in Lorient ein, von wo aus das Boot am 21. März zu seiner 5. Feindfahrt ausgelaufen war

Foto: picture-alliance/RMR

Auf der *Heinrich von Riedemann* ahnte niemand, was da in vier Meter Tiefe auf sie zuraste. Die Männer lebten bisher weitab von den Schrecken des Krieges. Der tobte in Europa und im westpazifischen Raum, viele Tausend Meilen entfernt; zu weit, um hier eine unmittelbare Gefahr zu erkennen. Weshalb also sollten sie sich Sorgen machen? Sicher waren auch die Ausgucks nicht wachsam genug, hatten sie doch bisher noch nie einen Gegner zu Gesicht bekommen; und letztlich war auch nichts so ermüdend wie ein ständig vergebliches Suchen nach einem Gegner, der sich bisher noch nie hatte blicken lassen. Die Schwärze der Nacht machte die Sache



SATTE BEUTE: Der Versenkung der *Heinrich von Riedemann* am 17. April waren zwei Versenkungen vorausgegangen, drei weitere sowie die Beschädigung eines Tankers sollten folgen. Ganz vorne steht Korvettenkapitän Richard Zapp Foto: picture-alliance/ZB/Sammlung Berliner Verlag Archiv

auch nicht leichter. Das Schiff fuhr abgeblendet, zeigte nirgendwo ein Licht. Auch keine Zigarettenglut. Einmal war das Rauchen an Deck eines Tankers ohnehin ein todeswürdiges Vergehen, und zum anderen konnte das Aufglühen einer Zigarette in der klaren Seeluft auf Meilen erkennbar sein. Dazu noch das an- und abschwellende Rauschen der Bugsee und das monotone Hämmern der beiden Diesel. Da kostete es schon Willenskraft, nicht einzuschlafen.

Der wachhabende III. Offizier Rodriguez hatte gerade seine turnusmäßige Runde beendet und machte seine Eintragungen ins Logbuch. Das Schiff fuhr vorschriftsmäßig abgeblendet, und er hatte sich davon überzeugt, dass nirgendwo ein Lichtschimmer nach draußen drang. Chefingenieur Power saß noch am Schreibtisch und arbeitete an seinem Maschinenbericht. Er drängte darauf, dass der Tanker baldmöglichst zur Generalüberholung in die Werft kam. Die Beanspruchungen der letzten Jahre waren zu groß gewesen, das hielt auf die Dauer auch der beste Stahl nicht aus. Power las den Bericht noch einmal sorgfältig durch und setzte dann seine Unterschrift darunter. Er wusste noch nicht, dass der Bericht die Reederei nie erreichen würde.

Kapitän Weiler hatte sich in seine Kabine zurückgezogen und zum Schlafen niedergelegt. Erst seit wenigen Wochen Kapitän des Tankers, war er gedanklich noch einmal alle Sicherheitsvorkehrungen durchgegangen und mit der beruhigenden Gewissheit eingeschlafen, alles in seiner Macht Stehende für die Sicherheit seines Schiffes getan zu haben. Niemand an Bord konnte ahnen, dass die letzte Daseinsstunde des braven Motortankers angebrochen war.

Stille auf der Brücke von U 66. Die beiden Offiziere ließen das anvisierte Ziel nicht aus den Augen, starrten gebannt auf den Tanker, während die Ausgucks davon unberührt weiter ihre Sektoren absuchten und höchstens einmal beim Absetzen der schweren Gläser einen verstohlenen Seitenblick auf den Schatten des Tankers riskierten. Die Stoppuhr in der Hand des Obersteuermannes tickte; der Sekundenzeiger rundete das Ziffernblatt, sprang mit stoischem Gleichmaß von Strich zu Strich.

„Eine Minute ist um", meldete er und verfolgte weiter den Lauf des Zeigers, ohne dass ihn die Spannung auf der Brücke sonderlich berührt hätte. Er war schon zu lange in dem Job, um sich davon noch beeinflussen zu lassen. „Sechsundneunzig … siebenundneunzig … achtund…"

Der Torpedo war pünktlich. An der Bordwand des Tankers blitzte es auf. Zwischen Brücke und achterem Mast wuchtete eine mit Flammen und Öl durchsetzte Sprengsäule aus dem Wasser, schoss gut 200 Meter hoch in den Nachthimmel, eine dichte Wolke rot glühender und brennender Trümmerteile mit sich reißend. Fünf Sekunden später erreichte der Donner der Torpedodetonation das Boot, prallte wie eine feste Masse gegen die Turmverkleidung. Obgleich die Männer auf der Brücke es erwartet hatten, zuckten sie doch zusammen, als der plötzliche urweltliche Knall auf ihre Trommelfelle einhämmerte. Der Eins WO war erleichtert, hatte er doch sein Ziel getroffen. Zwar hatte er das Vorschiff anvisiert und die Sprengsäule war eher achterlich, aber Treffer war Treffer. Jetzt müsste es noch mal knallen … tat es aber nicht.

„Der ist in die Binsen", kommentierte Richard Zapp das Schicksal des zweiten Torpedos. „Dann ist der Tanker doch schneller als angenommen."

Die Ausgucks auf der Brücke der *Heinrich von Riedemann* hatten den Torpedo nicht kommen sehen. Konnten sie auch nicht, denn sie hätten ihn selbst bei Tage nicht gesehen. Was mit 30 Knoten (55,5 km/h) in vier Meter Tiefe durchs Wasser schoss, war ein Torpedo vom Typ G7 e, ein elektrisch angetriebener Torpedo. Der blieb unsichtbar und zog keine an der Oberfläche erkennbare Blasenbahn hinter sich her wie der atmosphärische, von einem Gas-Dampf-System angetriebene Torpedo Typ G7 a. Und selbst wenn ein Ausguck das Unterwassergeschoss hätte kommen sehen, für ein Ausweichen wäre es zu spät gewesen. Bis die Masse eines 165 Meter langen Tankers von etwa 15.000 Tonnen Eigengewicht plus 18.000 Tonnen Ladung auf das Ruder reagiert und sich aus ihrem Beharrungsvermögen gelöst hätte, wäre der Torpedo schon an Ort und Stelle.

So wie jetzt!

Chief Power hatte eben seinen Bericht versandfertig gemacht und das Schreibgerät beiseitegelegt. Jetzt tastete seine Hand zum Lichtschalter der Schreibtischlampe. Wenige Meter weiter wälzte sich Kapitän Weiler im Schlaf herum und drehte sich auf die andere Seite, als ein urweltlicher Donner die Stille der Nacht durchbrach und das Schiff wie von einer Riesenhand geschüttelt wurde. Schlagartig erlosch alles Licht an Bord, und das geschulte Gehör des Chiefs registrierte sofort den Ausfall der Backbordmaschine. Nur die Steuerbordschraube drehte sich noch.

Kapitän Weiler war hochgeschreckt und stürzte mit einem Satz aus seiner Koje. Hastig ergriff er Jackett und Mütze und eilte auf die nahe Brücke. „Teufel – was ist da los?"

„Torpedotreffer, Skipper!" Der wachhabende Dritte war die Ruhe selbst. „Backbord, in Höhe Luke sechs. Backbordmaschine ausgefallen."

„Ruder klemmt Backbord zehn!" Der Rudergänger stemmte sich mit den Fäusten in die Spaken des Steuerrades,

versuchte verzweifelt, das Rad herumzuwerfen … vergeblich; es ließ sich um keinen Zoll bewegen. „Als es knallte, lag das Ruder Backbord zehn, und ich fühlte plötzlich einen harten Ruck in den Händen, Sir. Ich konnte das Rad nicht mehr bewegen."

Klar, das Rudergestänge musste dort, wo der Torpedotreffer die Bordwand zerfetzt und eine himmelhohe Fontäne emporgeschleudert hatte, verbogen worden sein. Jetzt drehte das Schiff mit Unterstützung der Steuerbordschraube nach Backbord, drehte auf den unsichtbaren Gegner zu. Und solange die Steuerbordmaschine lief, würde das auch so bleiben.

„Steuerbordmaschine stopp! Voll zurück Steuerbord!"

Aber noch war Fahrt im Schiff, diese gewaltige Masse von etlichen Tausend Tonnen ließ sich nicht so einfach stoppen; schon gar nicht mit nur einer rückwärts drehenden Schraube. Die Fahrt voraus und der Dreh würden noch eine Weile bleiben, bis der Widerstand des Wassers dem ein Ende machte. Kapitän Weiler drehte sich herum zu seinem Dritten: „Funker soll Notruf absetzen! Geben Sie ihm die Position!"

„Sofort, Skipper."

Mal hören, was das für ein Vogel ist." Korvettenkapitän Zapp rief ins Turmluk: „An Funkraum: Sechshundertmeter-Welle abhören!"

„Schon geschehen, Kerr Kap'tän. Schiff ist *Heinrich von Riedemann*, setzt Notruf ab. Position ist 11° 45' Nord, 63° 47' West."

„*Heinrich von Riedemann*? Hört sich so deutsch an. Mal im schlauen Buch nachsehen!"

„Motortanker, Herr Kap'tän", rief der Obersteuermann herauf. „Gebaut auf der Bremer Vulkan, hat nach Lloyds 11.020 BRT und fährt für die Standard Oil. Position ist Marinequadrat ED 8617, etwa 140 Meilen nordwestlich Trinidad. Wäre unser Dreizehnter und damit hätten wir die 100.000 BRT versenkten Schiffsraumes überschritten. Herzlichen Glückwunsch, Herr Kap'tän."

„Nicht so voreilig, Fröhlich!" Der Kommandant rechnete kurz nach. Es wäre tatsächlich schon seine dreizehnte Versenkung. „Noch schwimmt er. Er brennt noch nicht mal."

„… dreht sich aber im Kreis, Herr Kap'tän", warf der Erste ein. „Scheint Ruderschaden zu haben."

„Dann geben Sie ihm noch einen, damit er unter Deck kommt!"

„Das wäre dann der Dritte. Rohr drei klar zum Schuss! Mündungsklappen öffnen!"

Der Kommandant war näher herangegangen, noch einen Fehlschuss wollte er sich nicht erlauben. Der Eins WO hockte sich wieder hinter die Zieloptik und nahm Maß. Neue Werte wurden an den Vorhaltrechner übermittelt und auf den Torpedo in Rohr drei übertragen. Das Ziel lag jetzt gestoppt oder machte nur noch geringe Fahrt. „Fast wie beim Scheibenschießen auf dem Schießstand", ging es ihm durch den Kopf.

„Rohr drei fertig? Rohr drei los!"

Fauchend verließ der Torpedo das Rohr. Gleichzeitig ließ der Leitende vorn 1,6 Tonnen fluten, da mit dem Abschuss die Bugsektion um dieses Gewicht leichter geworden war. Etwa 1.000 Meter war der Tanker jetzt entfernt, ein Ziel, das nicht zu verfehlen war. Die Stoppuhr lief.

„Frage Laufzeit?"

„65 Sekunden, Herr Oberleutnant."

Ruder ist zum Teufel, Skipper." Der Chief wischte sich nach der ersten Inspektion die Hände mit einem öligen Lappen. „Der Treffer hat das Gestänge komplett verbogen, und die Rudermaschine hat auch was abgekriegt. Ob wir das mit Bordmitteln wieder hinkriegen, kann ich im Moment nicht sagen."

„Und die Backbordmaschine?"

„Schwer zu sagen. Der Treffer hat einiges durcheinandergewirbelt, dazu die Materialermüdung. Das Schiff hat über ein Jahr keine Werft gesehen. Der Aal ist in Höhe Tank sechs hochgegangen. Durch die Schaulöcher ist nichts Auffälliges zu sehen. Die Deckhands sind dabei, den Tank zu öffnen."

Unwillkürlich richtete Kapitän Weiler den Blick zum Hinterschiff, wo die Leute am Tankverschluss hantierten. Seine Augen weiteten sich, als der Verschluss knallend aufflog. Brausend und unter hohem Druck schoss eine haushohe Ölfontäne heraus und ergoss sich über das halbe Hinterschiff. Alles an Deck wurde zu einer einzigen triefenden und stinkenden Öllache.

„Mein Gott!", stöhnte Chief Power. „Jetzt noch ein zweiter Torpedo, und wir fliegen alle himmelwärts."

„Klar bei Rettungsboote! Schiff verlassen!" Die Faust des Skippers hieb auf den roten Knopf und das Blöken der Alarmhupen erzeugte eine leichte Panik. Überall auf dem Achterschiff, wo die Mannschaft ihre Quartiere hatte,

„Jetzt noch ein zweiter Torpedo, und wir fliegen alle himmelwärts." „Klar bei Rettungsboote! Schiff verlassen!"

Es bleibt keine Wahl mehr, der Tanker wird sinken

flogen die Türen auf. Männer stürzten heraus, polterten mit dem wenigen, das sie hatten, durch die Gänge an Deck und zu den in den Davits hängenden Rettungsbooten. Jeder der 44 Leute an Bord wusste, in welches Boot er sich zu begeben hatte, aber dennoch stürzte sich eine Menschentraube auf die Kutter III und IV. Bis über die Grenze der Belastbarkeit hinaus besetzt, wurden sie überhastet gefiert und überaus hart ins Wasser gesetzt, während Boot II fast unbemannt in den Davits hängen blieb. Lediglich in Boot I ging es gesittet zu, wo die 14 Offiziere und die restliche Crew Platz genommen hatten und auf ihren Skipper und den III. Offizier warteten. Der Erste hatte die Übersicht behalten und festgestellt, dass bis auf die zwei noch Fehlenden alles von Bord war. Sie hatten keinen Mann verloren und auch keine Verletzten.

„Los, Rodriguez, alles rein damit!" Auf der Brücke hielt der Skipper den Deckel der Kiste auf, in die der Dritte neben Schiffs- und Ladungspapieren alle wichtigen Unterlagen

über Fahrtziele und -routen hineinstopfte. Sie durften dem Feind nicht in die Hände fallen. Mit zusätzlichen Eisenbarren beschwert, wuchteten sie die Kiste über Bord und liefen zu Boot I.

„Klar bei Riemen! Riemen bei!"

Nur weg vom Schiff, auf dem sich jeden Moment das Öl entzünden konnte. Mit langen Schlägen zogen die Kuttergasten die Riemen durchs Wasser, den Blick auf ihren Tanker gerichtet. Der war schon etwas tiefer gesackt, hielt sich aber noch und würde wahrscheinlich auch durch diesen Treffer nicht sinken. Wenn nur das verdammte Öl nicht wäre!

„Riemen ein! Riemen kreuzen!"

Der Kutter war jetzt weit genug aus dem direkten Gefahrenbereich heraus, denn Kapitän Weiler rechnete mit einem weiteren Torpedo oder Artilleriebeschuss. Das U-Boot würde den angeknackten Tanker so nicht liegen lassen. Hier in Landnähe rechnete er aber auch mit rascher Hilfe, die das U-Boot vertreiben würde. Dann könnten sie alle zurück zum Schiff und versuchen, es wieder betriebsklar zu machen. Zumindest aber könnte es eingeschleppt werden.

Dass er diesen Gedanken begraben konnte, wurde ihm klar, als er es an der Bordwand seines Tankers erneut grell aufblitzen sah und mit einer gewaltigen Stichflamme sich ein brodelnder Rauchpilz in den Himmel wälzte. Die Flamme wirkte wie eine Initialzündung für das Feuer, das sich mit rasender Geschwindigkeit auf und um den Tanker herum ausbreitete.

„Bei Erfolgen zeichnete sich das Unterseeboot unter Führung von Korvettenkapitän Zapp besonders aus"

Meldung im Wehrmachtbericht vom 7. Mai 1942

„Er brennt!" Hilflos und zornig zugleich starrte Chief Power hinüber in die lodernde Glut. „Wie eine Fackel. Und wir haben 20 volle Tanks an Bord! Das kann keiner mehr löschen."

Es brauchte auch keiner löschen, das machte der Tanker ganz alleine. Während die Männer noch hinüberblickten auf die Tankerfackel, sah es für sie so aus, als ob die Flammen weniger würden. Zuerst glaubten sie an eine Sinnestäuschung, aber schon bald fiel das Feuer tatsächlich in sich zusammen und war 20 Minuten nach dem Treffer erloschen bis auf ein paar unbedeutende Brandherde. Verblüfft sahen sich die Bootsinsassen an. Wie war das möglich?

„Ich kann mir das nur so erklären: Das ausgelaufene Öl ist verbrannt, das Feuer erstickt", vermutete der Chief. „Durch den Treffer ist dann so viel Wasser ins Schiff gedrungen, dass die unmittelbar gefährdeten Tanks gekühlt wurden."

Aber der Tanker ging noch immer nicht unter.

Zäher Bursche", zollte Richard Zapp dem Tanker seinen Respekt. „Zwei Torpedos hat er schon geschluckt, aber ans Sinken denkt er nach wie vor noch nicht."

„Wir könnten ihm mit der Zehnkommafünf ein paar Löcher in den Bauch stanzen." Oberleutnant zur See Sammer war als Zweiter Wachoffizier für die Artillerie zuständig und brannte darauf, den Tanker mit der Bordkanone zu versenken. Aber der Kommandant zögerte. Sicher, Granaten waren wesentlich billiger als ein Torpedo, der mit den Kosten eines mittleren Eigenheims zu Buche schlug. Aber andererseits würde das Mündungsfeuer die Position des bisher unentdeckten Bootes verraten, wobei der brennende Tanker ein ausgezeichneter Wegweiser für einen heranlaufenden Bewacher oder ein Flugzeug wäre

„Nein, Zwo WO!", entschied er. „Lieber noch einen oder auch zwei Aale, als das Boot preisgeben."

„Das wäre dann der vierte, Herr Kap'tän."

„Schön, dann ist es eben der vierte", knurrte Zapp ungehalten. „Aber ohne Fangschuss kriegen wir den nicht unter Deck."

Also hockte der Erste sich wieder hinter die Zieloptik und visierte den Tanker an. Der verschmolz erneut mit der Dunkelheit, denn eigenartigerweise war das Feuer immer schwächer geworden und fast gänzlich erloschen. Das war auch für den Oberleutnant neu – ein Tanker, der solch ein Feuer selbst löschte und sich beharrlich weigerte, unterzugehen. Aber der vierte Aal würde dem ja wohl ein Ende machen. Das Fadenkreuz zeigte auf den vorderen Mast.

„Rohr vier fertig? Rohr vier los!"

Rumms! Blitz, Knall und eine Sprengsäule dort, wo sie sein sollte. Die zum Himmel geschleuderte Fontäne war auch nicht kleiner als die beiden vorangegangenen, und der Tanker schüttelte sich auch ganz ordentlich, das war aber auch schon seine ganze Reaktion auf den Treffer. Danach lag er ebenso ruhig im Wasser wie zuvor. So, als ob nichts gewesen wäre. Es gab auch kein Feuer.

„Das gibt's nicht!" Der sonst so ruhige Pfälzer Richard Zapp hieb mit der geballten Faust auf die Turmverkleidung. „Das kann gar nicht sein. Das ist ja schon fast gegen alle Naturgesetze!"

„Tanker sind eben schwer zu versenken", feixte der Zweite. „Ich weiß, hab ich auch selber gesagt", grollte Zapp. „Und hier ist ja die Bestätigung. Aber den lass' ich nicht schwimmen. Dann kriegt er eben noch 'ne Ladung! Los, rum mit dem Boot! Voll voraus Steuerbord, Halbe zurück Backbord! Auf 1-8-0 gehen! Heckrohre klarmachen!"

Mit den gegeneinander arbeitenden Schrauben drehte das Boot auf dem Teller, bis es mit dem Heck zum Tanker lag. Die UZO auf der Zielsäule wurde nach achtern gedreht. Nach kurzer Überlegung hatte Zapp entschieden, es zunächst bei einem Torpedo als finalem Schuss zu belassen. Dann hatte er immer noch einen in Reserve, bis die anderen fünf Rohre nachgeladen waren.

„Rohr fünf – los!"

Es wurde der finale Schuss. Der vierte Torpedo beendete das Vernichtungswerk mit einer heftigen Explosion, deren Feuersäule das ganze Schiff in Brand setzte. Eine wabernde Flammenwand stand plötzlich dort, wo der Tanker lag, und hüllte ihn vom Bug bis zum Heck ein. Darüber wölbte sich

eine riesige Qualmwolke, von innen her rot durchzuckt und einzelne Flammenbündel ausstoßend, die wie Raketen aus den Rauchschwaden herausschossen.

„Der braucht keinen Torpedo mehr und den schleppt auch keiner mehr ein", kommentierte Zapp das Geschehen und blickte unruhig in den Nachthimmel. „Sehen wir zu, dass wir hier wegkommen. Das Feuer ist auf Meilen zu sehen, und der Tanker wird noch eine ganze Weile brennen, bevor er absäuft. Ruder Steuerbord 10, auf 2-7-0 gehen! Beide Maschinen Halbe!"

Im Abdrehen nahm das Boot Fahrt voraus auf. Der Erste löste die UZO von der Zielsäule und reichte die Optik vorsichtig hinunter ins Boot, als die Brücke plötzlich in gleißendes Licht getaucht war. Leuchtfallschirme! Und die Flugzeuge hatten sie nicht kommen hören, deren Motorengedröhn mussten die Torpedodetonation und die brausenden Flammen geschluckt haben.

„Alaaarm! Fluten! Alle Mann Bugraum!"

Mit dem Alarm gab Zapp zugleich den Befehl zur Entlüftung der Tauchzellen. So beschleunigte er den Tauchvorgang, der bei Alarmtauchen gar nicht schnell genug sein konnte. Sofort sprang die Wache ins offene Turmluk und rutschte an den Steigleitern hinunter ins Boot, als Letzter der Kommandant. Da kippte das Boot auch schon ab und als Zapp das Turmluk dichtdrehte, hörte er bereits das Wasser um den Turm rauschen.

„Teufel, Teufel, das war knapp. Auf 80 Meter gehen!"

Er griff nach einem festen Halt und blickte nach oben, wartete auf die Wasserbomben und die Druckwellen. Aber die kamen nicht. Kein Aufplatschen auf der Oberfläche, keine Unterwasserdetonationen. Entweder hatten die Maschinen keine Bomben, oder sie hatten das Boot nicht gesehen.

„Noch mal Schwein gehabt." Zapp entspannte sich. „Mal notieren fürs KTB: Torpediert Tanker *Heinrich von Riedemann*, 11.020 BRT. 11° 45' Nord, 63° 47' West, Zeit 05:24 Uhr. Tanker brennt über alles, Sinken wahrscheinlich. Vier Etos. Vor Flugzeugen getaucht abgelaufen."

Mit schreckensbleichen Gesichtern hatten die Insassen von Boot I die erneute Torpedierung ihres Schiffes miterleben müssen; hatten den alles betäubenden Knall und die gelbrote, mit Wasser, Öl und Schiffsteilen vermischte Sprengsäule in den Himmel wachsen sehen. Unmittelbar darauf die Feuersbrunst, die sich von der Einschlagstelle mit rasender Geschwindigkeit über den ganzen Tanker ausbreitete. Die Szene war von einer Sekunde auf die andere taghell erleuchtet, der Wind trug den schar-fen, stickigen Geruch von Heizöl herüber. Rings um den Tanker dunkelrote Flammen, die direkt vom Wasser hochzüngelten – ausgelaufenes Heizöl, das Wasser brannte und Kapitän Weiler begrub die Hoffnung auf Rettung seines Schiffes nun endgültig.

Das Feuer wütete mit den vielen Tausend Tonnen Öl als Nahrung dermaßen, dass hier jede Rettung aussichtlos erschien. Auf ein Schiff mit rotglühenden Bordwänden konnte keiner mehr zurückkehren. Selbst wenn es noch tagelang als Brandfackel des Krieges schwimmen würde, bliebe von ihm nichts als ein Haufen verschmortes Eisen, das nicht einmal mehr als Schrott zu verwenden wäre.



GEFEIERTER HELD: Korvettenkapitän Richard Zapp (1904–1964) hatte auf dieser Unternehmung im Atlantik und der Karibik 10.447 Seemeilen über Wasser und 478 Seemeilen unter Wasser zurückgelegt

Foto: picture-alliance/ZB/Sammlung Berliner Verlag Archiv

„Tja, Männer, das war's!", resümierte der Skipper und riss sich vom Anblick seines brennenden Schiffes los. Als er sich im Boot umblickte, sah er in verzerrte, rot flackernde Gesichter, in die der Widerschein des Feuers scharfe Konturen gemeißelt hatte. Das ganze Boot sah aus wie von einer roten Lohe übergossen. Beklommen wandte er den Kopf, als drüben, aus der Feuerhölle heraus, eine Seenotrakete in den Himmel schoss und die Bootsinsassen entsetzt aufschrien.

„Da sind doch noch welche an Bord!"

„Blödsinn!", beruhigte der Erste. „Da ist keiner mehr an Bord. Die hat sich von alleine gelöst."

„Seid doch mal still! Hört ihr das auch?"

Schweigen im Boot. Durch das Prasseln und Brausen der Feuersbrunst drang ein anderer Ton, ein dumpfes Röhren – das anschwellende Dröhnen von Flugzeugmotoren. Die Köpfe ruckten hoch. Die Augen versuchten, die sich hoch über dem Tanker ausbreitende Qualmwolke zu durchdringen, mussten sie aber dann geblendet zu schmalen Schlitzen zusammenkneifen. Leuchtsätze schwebten an Fallschirmen herab und überfluteten das in ihrem Licht sichtbare U-Boot mit Tageshelle. Blitzartig verschwanden dort die Männer vom Turm, Sprühnebel schossen aus dem Oberdeck heraus, und mit schäumendem Schraubenwasser verschwand das Boot in der Tiefe.

Auch die *Heinrich von Riedemann* verschwand in der Tiefe, nachdem das Feuer gut eine Stunde auf dem Schiff gewütet hatte. Die Männer in den Rettungsbooten erreichten wohlbehalten die Küste, hatten auch nicht einen Verlust zu beklagen.

Richard Zapp überlebte den Krieg als Chef der 3. U-Flottille und starb am 17. Juli 1964. Sein Boot U 66 wurde am 6. Mai 1944 unter einem anderen Kommandanten im Mittelatlantik westlich der Kap Verden von dem Zerstörer *Buckley* versenkt. Es gab keine Überlebenden. ⚓

IN DER NÄCHSTEN AUSGABE: Heiße Fracht für Venezuela – Hamburger Dampfer wird Stützpunkt der Revolution

GORCH FOCK IM DEUTSCHEN MARINEMUSEUM

Ende gut, alles gut?

Das deutsche Segelschulschiff *Gorch Fock* steht für Seemannschaft und Sehnsuchtsorte, für Seefahrerromantik und harte Ausbildung – und leider auch für Skandale. Aber dieses Jahr soll das Traditionsschiff der Deutschen Marine wieder klar sein, und pünktlich zur „Wiedergeburt" präsentiert das Marinemuseum Wilhelmshaven eine Ausstellung über die *Gorch Fock*

Von Dr. Stephan Huck



GEMEINSAM SIND WIR STARK: Das Teamerlebnis ist prägend und bleibender Wert für die Frauen und Männer während ihrer Ausbildungszeit auf dem Traditionssegler

Foto: Deutsches Marinemuseum

Schiffe sind nicht nur schwimmende Verkehrsmittel. Ihnen wird trotz ihrer technischen Natur Seele und Persönlichkeit zugesprochen. Schiffe sind Projektionsflächen und Identifikationsobjekte. Schiffe im Allgemeinen … und Windjammer im Besonderen.

So auch die Dreimastbark *Gorch Fock*, welcher das Deutsche Marinemuseum eine Sonderausstellung widmet. Das 1958 nach gleichnamigem Vorbild der Reichsmarine in Dienst gestellte Segelschulschiff der zwei Jahre zuvor gegründeten Bundesmarine galt lange Zeit als Aushängeschild der Republik. Auf der *Gorch Fock* lernte nicht nur der Marineoffiziersnachwuchs sein Handwerk, sie fungierte auch als Staatsschiff, repräsentierte ohne Kanonen und Drohgebärde das nach furchtbarem Krieg in den Kreis der zivilen Mächte zurückgekehrte Deutschland. Sie war auf dem Zehn-Mark-Schein abgebildet, der von Wirtschaftswunder und sozialer Marktwirtschaft zeugte. Die Häfen, die das Schiff auf seinen über 800.000 Seemeilen umfassenden Reisen ansteuerte, waren wie New York oftmals Sehnsuchtsorte der Nachkriegsjugend. Andere, das israelische Haifa etwa, erforderten diplomatisches Geschick: 1988 betraten die Männer der *Gorch Fock* als erste deutsche Soldaten nach dem Zweiten Weltkrieg israelisches Territorium. Auf einer wandfüllenden Installation in der Ausstellung lassen sich die Reisen dieses Schiffes nachvollziehen.

Doch in den letzten Jahren hat das Bild der *Gorch Fock* gelitten, Kratzer erhalten, Schaden genommen. Ende der 2000er-Jahre kam es in kurzer Folge zu tragischen Todesfällen zweier Kadettinnen. Es waren nicht die ersten Todesfälle an Bord, doch keiner der vier Todesfälle, die sich in den Jahren zuvor ereignet hatten, erregte so große Aufmerksamkeit wie diese.

> **Die Ausstellung bettet die Biografie der *Gorch Fock* in die Geschichte aller Segelschulschiffe der deutschen Marinen ein**

Verschiedene Umstände mögen hierfür verantwortlich gewesen sein: zum einen die Tatsache, dass es sich bei den Toten um Frauen handelte, denen die Laufbahn der Offiziere des Truppendienstes erst seit wenigen Jahren offenstand, und sich damit die notwendige Diskussion um Sicherheit an Bord mit einer Geschlechterdiskussion unsachlich verquickte; zweitens eine sich wandelnde Medienkultur; und drittens eine wachsende gesellschaftliche Distanz zum Militär und Kritik an der Leistungsfähigkeit der Bundeswehr. In der Folge setzte die Marine vorübergehend die Ausbildung an Bord aus, reformierte sie und errichtete an der Marineschule einen Übungsmast, der Sicherheit im Aufentern bereits vor Beginn des Lehrgangs schaffen soll.

Doch kurze Zeit später geriet die *Gorch Fock* erneut in die Schlagzeilen: Eine mit zehn Millionen Euro veranschlagte Grundinstandsetzung uferte aus, belief sich schließ-

STILVOLL: Majestätisch gleitet die 1958 vom Stapel gelaufene und grundüberholte *Gorch Fock* durch ihr Element

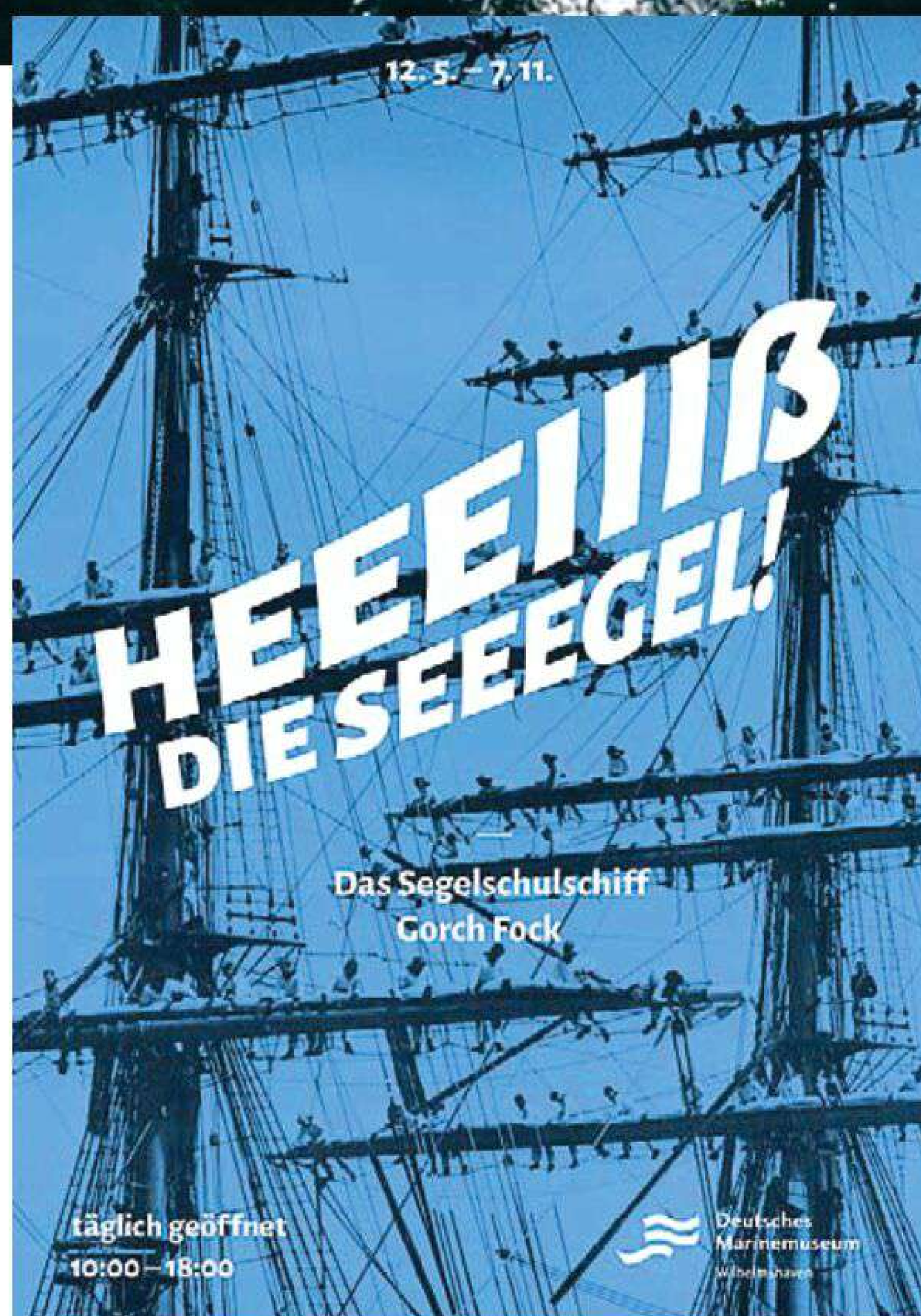
Foto: PIZ Marine

lich auf 135 Millionen Euro und dauerte sechs Jahre. Zu allem Überfluss war die ausführende Werft in einen Korruptionsskandal verwickelt und musste Insolvenz anmelden. Doch im Spätsommer dieses Jahres soll die *Gorch Fock* von Wilhelmshaven aus wieder in See gehen.

Die Ausstellung beschreibt die Geschichte der Bark nicht allein als Medien- und Skandalgeschichte, sondern richtet den Blick auf ihre Bedeutung als Ausbildungseinheit. Sie will skizzieren, wie sich die Ausbildung, das an Bord vermittelte Handwerkszeug und das Selbstverständnis wandelten, wie die Kadetten die Ausbildung wahrnahmen. Emblematisch kommt dieser Wandel in der hier gezeigten, an Bord beim Aufentern getragenen Sicherheitsausrüstung zum Ausdruck: War dies bis in die 1990er-Jahre ein einfach um den Leib geschlungener Tampen mit Karabiner, ist es heute ein Sicherungsgeschirr, wie es auch bei Arbeiten in großer Höhe getragen wird.

Die Ausstellung bettet die Schiffsbiografie in die Geschichte der Segelschulschiffe in deutschen Marinen ein, geht auf die Schiffsunglücke der *Niobe* (1932) und *Pamir* (1957) ein, die dem jeweiligen Bau der *Gorch Fock I* und *II* vorausgingen, und thematisiert die Namensgebung nach dem im Jahr 1916 in der Skagerrak-Schlacht an Bord des Kleinen Kreuzers *Wiesbaden* gefallenen Dichter Johann Kinau alias „Gorch Fock“ aus Finkenwerder. Sein Grabstein, der bis 2016 auf der schwedischen Insel Stensholmen stand, ist ebenfalls zu sehen.

So wie die *Gorch Fock* vorrangig der Ausbildung dient, nimmt auch die Vermittlung einen breiten Raum ein: Interaktive Mitmachstationen bringen den Gästen das Schiff, seine Takelage und Segel nahe, vermitteln ein Gefühl für die Krängung bei Seegang, junge und alte Gäste können gleichermaßen die grundlegendsten Seemannsknoten erlernen. Ein weiteres Modul widmet sich der Frage, wie ein Windjammer manövriert wird. Begleitet wird alles durch ein breit gefächertes Programm sowie eine bereits angelaufene, auf Originallogbüchern basierende Social-Media-Kampagne. Diese Logbücher bilden auch den roten Faden, der die fünf Ausstellungsmodule miteinander verbindet. ⚓



DIE AUSSTELLUNG

Heiß die Segel!
Das Segelschulschiff *Gorch Fock*
12. Mai bis 7. November
tgl. 10 bis 18 Uhr
Deutsches Marinemuseum Wilhelmshaven
Südstrand 125, 26382 Wilhelmshaven
Tel.: 04421 400840
www.marinemuseum.de

KREISFÖRMIGE PANZERSCHIFFE ALS INNOVATION IM 19. JAHRHUNDERT

Rund - aus gutem Grund?

Ende der 1850er-Jahre setzte bei Kriegsschiffen ein Wettlauf zwischen Geschütz und Panzerung ein. Die Folge waren immer stärker gepanzerte Fahrzeuge und seltsam anmutende Entwicklungen wie die sogenannten Circularschiffe, die allerdings nicht von langer Dauer sein sollten

Von Peter H. Block

Mit dem Übergang vom Segel zum Dampf bei gleichzeitigem Wettlauf zwischen zerstörender Schiffsartillerie und schützender Panzerung entstanden auf den Reißbrettern der Ingenieure Konstruktionen, die nur noch entfernte Ähnlichkeit mit einem Schiff herkömmlicher Bauart haben sollten.

Man denke nur an das legendäre Gefecht von Hampton Roads 1862, bestritten von zwei Schiffen, wie sie wohl unterschiedlicher nicht sein konnten: einmal das Südstaaten-Panzerschiff *CSS Virginia*, Ex-*USS Merrimack*, eine fast bis zur Wasserlinie heruntergebrannte Schraubenfregatte, der man als Kasematte eine satteldachähnliche gepanzerte Haube auf das Deck gesetzt hatte, und dann das Nordstaaten-Panzerschiff *USS Monitor*, praktisch ein schwimmendes Plätteisen mit einem gepanzerten drehbaren Zwillingsgeschützturm auf dem Deck – beides abenteuerliche Konstruktionen, die sich in dem stundenlangen Gefecht nicht übermäßig viel Schaden zufügen konnten. Zum einen verhinderte das die starke Panzerung, und zum anderen bot die *Monitor* mit ihrem extrem niedrigen Freibord von 35 Zentimetern ein schwer zu treffendes Ziel.

So niedrig wie möglich

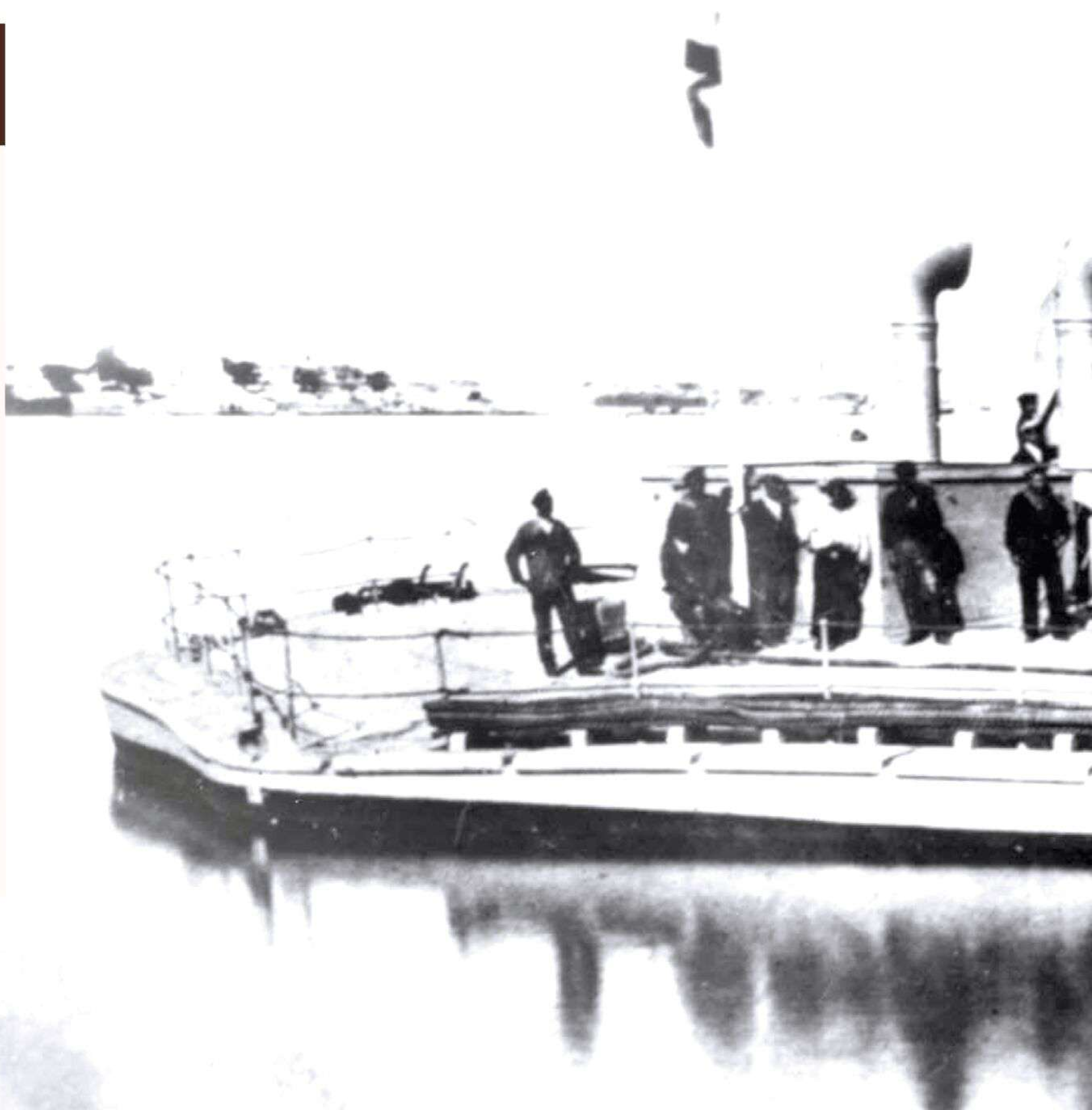
Das war auch der Leitgedanke des schwedischen Ingenieurs John Ericsson bei der Konstruktion des Schiffes, nämlich die dem feindlichen Beschuss ausgesetzte Rumpffläche so gering wie möglich zu halten. Diesem Gedanken folgend, entwarf John Elder, Mitinhaber der Glasgower Werft Elder & Co., ein kreisrundes Kampfschiff, das er 1868 patentieren ließ. Dabei war die Idee runder Wasserfahrzeuge durchaus nicht neu. Als Beispiel sei das keltische „Coracle“ genannt, ein mit Fellen oder Leder bespanntes, fast kreisrundes Boot aus Holz und Weidengeflecht, über das schon Cäsar berichtete, oder das mesopotamische „Guffa“, ebenfalls ein fellüberzogenes Gerüstrundboot, das bereits vor 5.000 Jahren in Gebrauch war und auch auf einer Reliefplatte in der assyrischen Hauptstadt Ninive verewigt wurde.

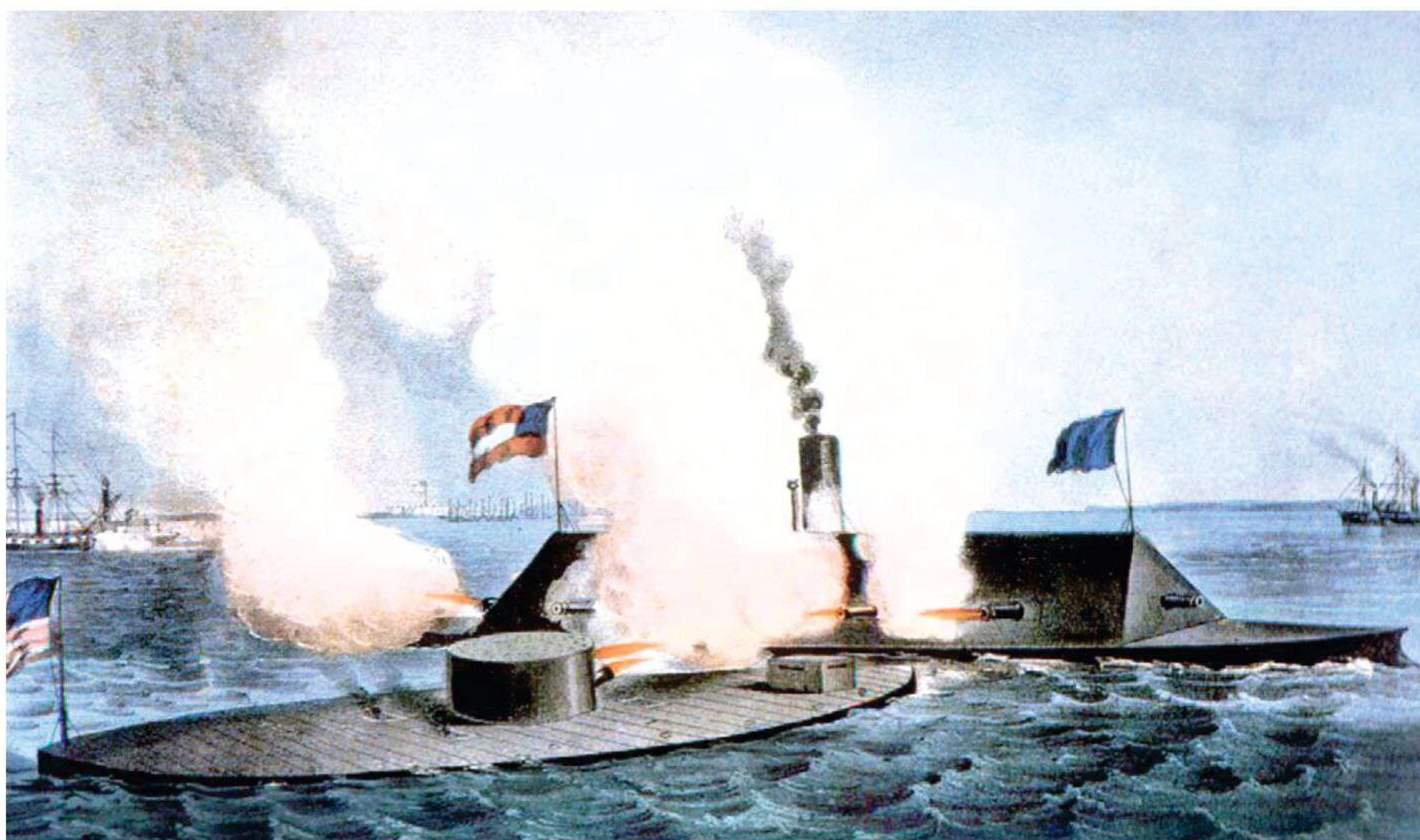
Das von John Elder projektierte Schiff mit seinem in der Wasserlinie 61 Meter durchmessenden Rumpf war geformt wie zwei flache, gegeneinander gepresste Kugelschalen, wobei aus dem unter Wasser liegenden Teil keinerlei Mechanismen wie Ruder oder Schrauben herausragten. Für den Antrieb sorgten wie bei einem Jetantrieb vier Schub-

RUSSISCHE PANZERSCHIFFE

Reaktion auf Bedrohungslage

Nach dem Ende des Krimkrieges am 30. März 1856 mit den Verträgen von Paris erklärte man das Schwarze Meer zum neutralen Seegebiet. Das zaristische Russland erhielt zum Schutz seiner Küste lediglich die Erlaubnis, eine Flotte von sechs kleineren Schiffen mit maximal 800 Tonnen Verdrängung zu unterhalten. Doch Russland sah sich erneut an seiner Südflanke bedroht, als England und Frankreich ab 1864 mehr als zehn neue Panzerfregatten bauten, während die Türkei und Österreich zwei Kampfschiffe und Monitore auf der Donau stationierten. Russland beschloss daher, Panzerschiffe zu bauen, die ausschließlich dem Schutz des Asowschen Meeres dienen und daher nicht mehr als 4,30 Meter Tiefgang haben sollten. Unter den Auswirkungen des deutsch-französischen Krieges 1870/71 sah sich Russland auch nicht mehr an die Pariser Verträge gebunden und genehmigte den Bau des ersten Panzerschiffes als Circularschiff.





***VIRGINIA* UND *MONITOR*:** Schwere Panzerung und niedriger Freibord der beiden amerikanischen Flachschiffe, die sich am 8./9 März 1862 ein stundenlanges, ergebnisloses Gefecht lieferten, waren der Leitgedanke des schwedischen Ingenieurs John Ericsson

Foto: picture-alliance/Everett Collection/Jerry Tavin

rohre, wodurch man das Schiff in jede beliebige Richtung bewegen konnte. Auf dem nach oben gewölbten Deck sollte eine ebenfalls runde Kasematte angeordnet werden, wobei die an ihren Austritten mit Klappen versehenen vier Schubrohre das Fahrzeug und damit auch die Kasematte in eine Drehbewegung mit etwa zehn Umdrehungen in der Minute versetzen sollten.

Bei einer Ladezeit von einer Minute pro Schuss, so hatte sich Elder ausgerechnet, könnte auch eine Schussfolge von zehn Schuss pro Minute erreicht werden; eine für die damalige Zeit enorme Feuergeschwindigkeit, durchaus vergleichbar mit der Wirkung einer Breitseite. Zusätzlich konstruierte Elder die Verbindung der Bodenschale mit dem Deck so, dass diese beim Rammen eines feindlichen Schiffes in Verbindung mit der Drehbewegung wie eine überdimensionale Kreissäge wirkte und so erhebliche Schäden am Rumpf des Gegners verursachen konnte. Eine bemerkenswerte Variante also, die aber nie realisiert wurde.

Strategischer Zweck

Anders bei den Russen, deren Marineführung nach Auswerten der Erkenntnisse aus dem Krimkrieg 1853/56 daran gelegen war, starke Küstenverteidigungskräfte im Schwar-

***NOWGOROD* IM HAFEN:** Das Küstenpanzerschiff („Popowka“) der Kaiserlich Russischen Marine war von Vizeadmiral Andrej Popow entwickelt worden, lief 1873 vom Stapel und begründete die kurze Ära der Circularschiffe

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

zen Meer aufzubauen. Die besonderen Verhältnisse der russischen Schwarzmeerküste erforderten Fahrzeuge mit außerordentlich geringem Tiefgang, insbesondere für die Flachwassergebiete der Dnjepr-Mündung und vor dem Hafen von Nikolajew. Gute Manövrierbarkeit bei geringem Tiefgang, starke Panzerung und großkalibrige Artillerie waren primäre Forderungen an ein solches Schiff. Eine hohe Geschwindigkeit stufte man hingegen als zweitrangig ein. Einsatzbedingungen also, welche ein Circularschiff über die Maßen erfüllte.

Russen sind Taktgeber

Vizeadmiral Popow, damals Generaladjutant des Zaren Alexander II., erinnerte sich eines Vortrages des bekannten britischen Marine-Chefkonstrukteurs Sir Edward Reed, den dieser über das Thema „Circular ships of war“ 1869 vor der Royal Service Institution gehalten hatte und Schiffe mit kleinen Längen- zu Breitenverhältnissen schon seit Längerem propagierte. Popow griff die Idee auf und ließ Pläne für zwei unterschiedlich große Schiffe von kreisrunder Bauart fertigen, die dann auch nach seinem Initiator „Popowkas“ genannt wurden.

Die Vorgaben verlangten, wie auch bei Ericsson und Elder, bei gegebenem Volumen

VORFAHREN: **Runde Boote wie das mit Fellen oder Leder bespannte keltische Holzboot („Coracle“) oder das mesopotamische Rundboot aus Korbgeflecht („Guffa“) waren den Circular-Ingenieuren in gewisser Hinsicht Vorbilder**

Fotos: picture-alliance/akg-images, Glasshouse Images



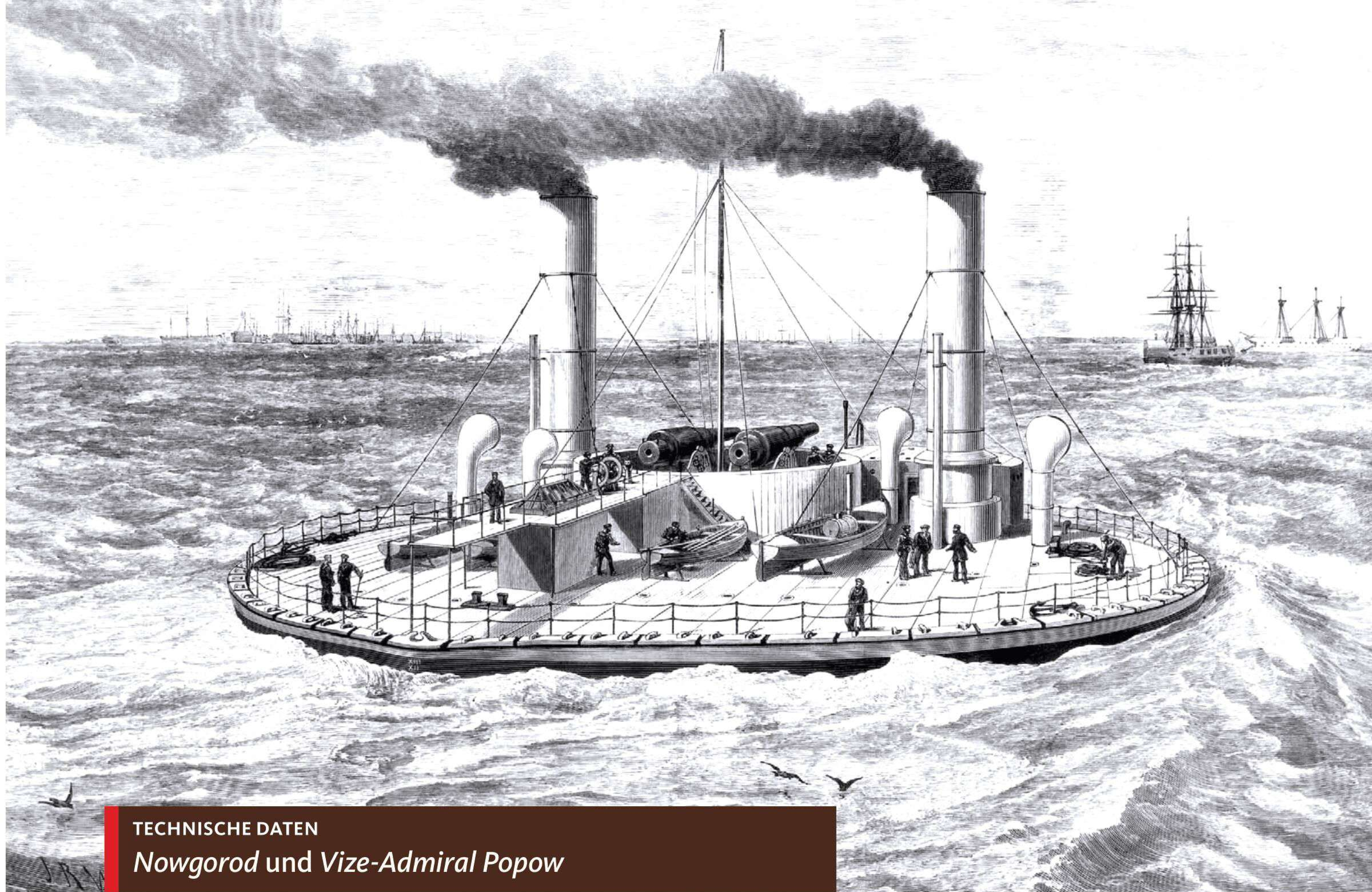
Das erste Circularschiff wurde am 17. Dezember 1871 auf der St. Petersburger Admiralitätswerft auf Kiel gelegt: die *Nowgorod*

die geringste zu panzernde Oberfläche, wobei die Panzerung jedoch die der derzeitigen Panzerschiffe übertreffen sollte bei einem Tiefgang von nicht mehr als 4,30 Meter.

Die Entwürfe des Vizeadmirals wurden bestätigt, und am 12. Oktober 1870 genehmigte man den Bau des ersten Popow’schen Rundschiffes. Beginnen sollte der Bau in St. Petersburg, da auf der Werft in Nikolajew derzeit noch die Voraussetzungen dafür fehlten. So legte Russland am 17. Dezember 1871 die *Nowgorod* als erstes Rundschiff auf der St. Petersburger Admiralitätswerft auf Kiel. Die hier vorgefertigten Sektionen und Baugruppen rollten mit der Bahn nach Nikolajew, größere Teile der Maschinenanlage (wie die acht Kessel) kamen per Schiff ans Schwarze Meer. Am 29. März 1873 begannen die Arbeiter und Ingenieure mit der Endmontage, die schon am 21. Mai des gleichen Jahres beendet war. Die Probefahrten konnten beginnen.

Zwei 28-cm-Geschütze!

Die Ukrainer rieben sich verwundert die Augen beim Anblick des Gebildes, das sich da durch die blauen Fluten des südlichen Bugs wälzte und so gar nicht dem entsprach, was sie sich unter einem Schiff vorstellten. Was sie sahen, war ein kreisrundes, 30,80 Me-



NUR EINE EPISODE: **Durch die flache Konstruktion der „Popowkas" wurde das Deck bei starker See häufig von Wasser überspült. Letztlich überwogen die Nachteile, sodass die Circularschiffe eine vorübergehende Erscheinung blieben**
Foto: Interfoto/Science & Society/Science Museum Library

TECHNISCHE DATEN

Nowgorod und *Vize-Admiral Popow*

	Nowgorod	*Vize-Admiral Popow*
Größe	2.491 t	3.550 t
Abmessungen	30,784 m x 30,784 m x 4,114 m	36,880 m x 36,880 m x 4,267 m
Tiefgang (Mitte)	4.012 m	3,962 m
Maschine	8 Kessel, 6 Wellen	8 Kessel, 6 Wellen
Leistung	3.000 PSi für 7 kn	4.500 PSi für 8 kn
Panzerung	Schmiedeeisen Seite max. 229 mm Barbette 229 mm	Schmiedeeisen Seite max. 406 mm Barbette 406 mm
Bewaffnung	2 x 279 mm, 2 x 86 mm 2 x 2½-Pfünder Spierentorpodos	2 x 305 mm, später 8 x 86 mm 2 Revolverkanonen Spierentorpedos
Besatzung	149 Mann	203 Mann

ter durchmessendes Fahrzeug, dessen Decksoberkante gerade mal 46 Zentimeter aus dem Wasser ragte. Hoch aufragend dagegen die beiden querschiffs angeordneten, mehr als zwölf Meter auseinanderstehenden Schornsteine. Dazwischen im Zentrum des Oberdecks die rundum mit 228 Millimeter starken, schmiedeeisernen Panzerplatten geschützte und 2,14 Meter hohe Barbette als Brustwehr für die beiden noch einzubauenden 28-cm-Geschütze.

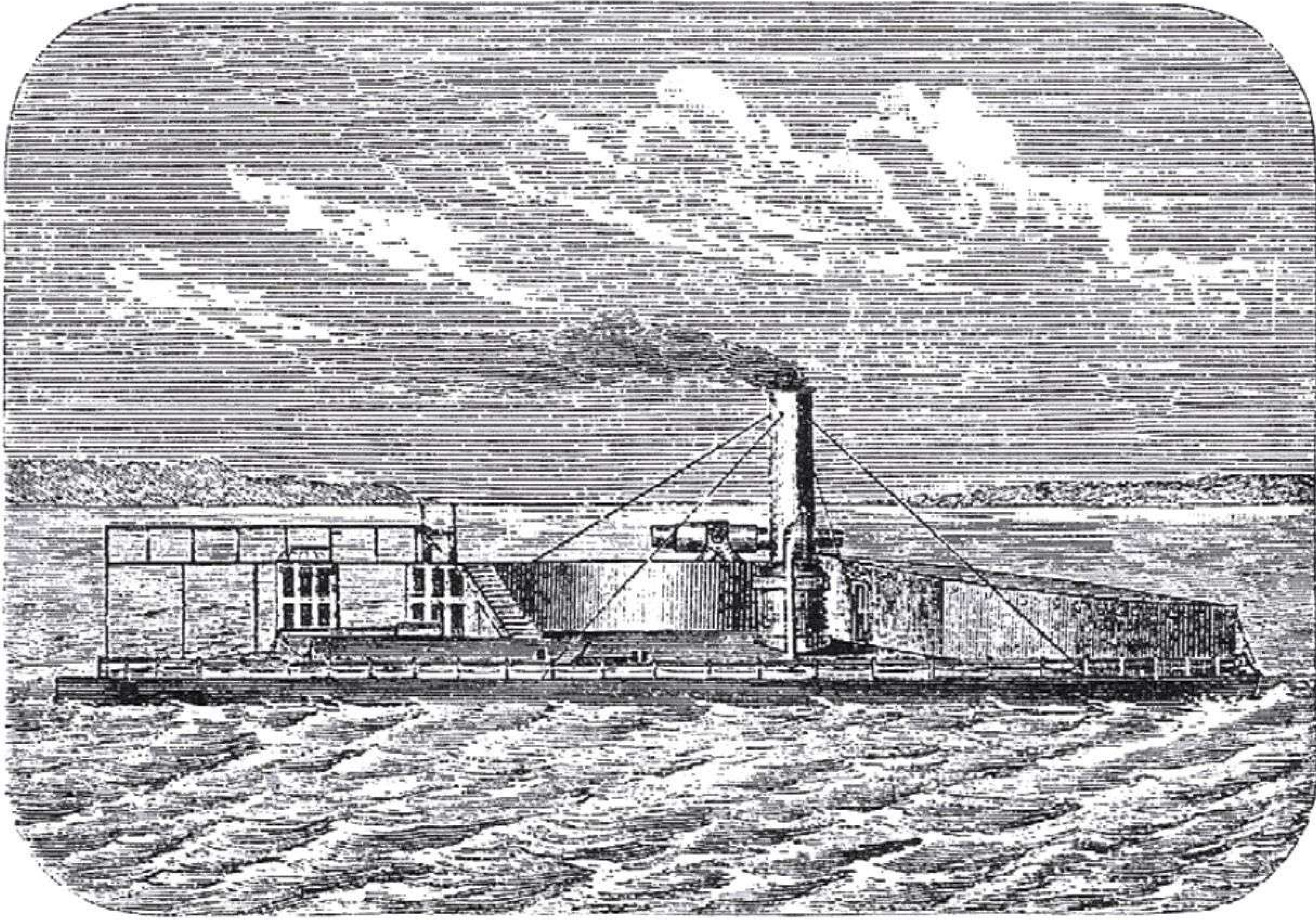
Davor hatten die Konstrukteure ein Deckshaus errichtet, das als Kommandostand diente und in dem der Kommandant, die Offiziersmesse und ein Teil der 149 Mann starken Besatzung untergebracht war. Vier hohe Windhutzen vervollständigten das Bild zusammen mit den vier Kuttern, die in ihren Klampen an Oberdeck standen. Alles in allem ein Anblick, den man heute als ziemlich gewöhnungsbedürftig bezeichnen würde.

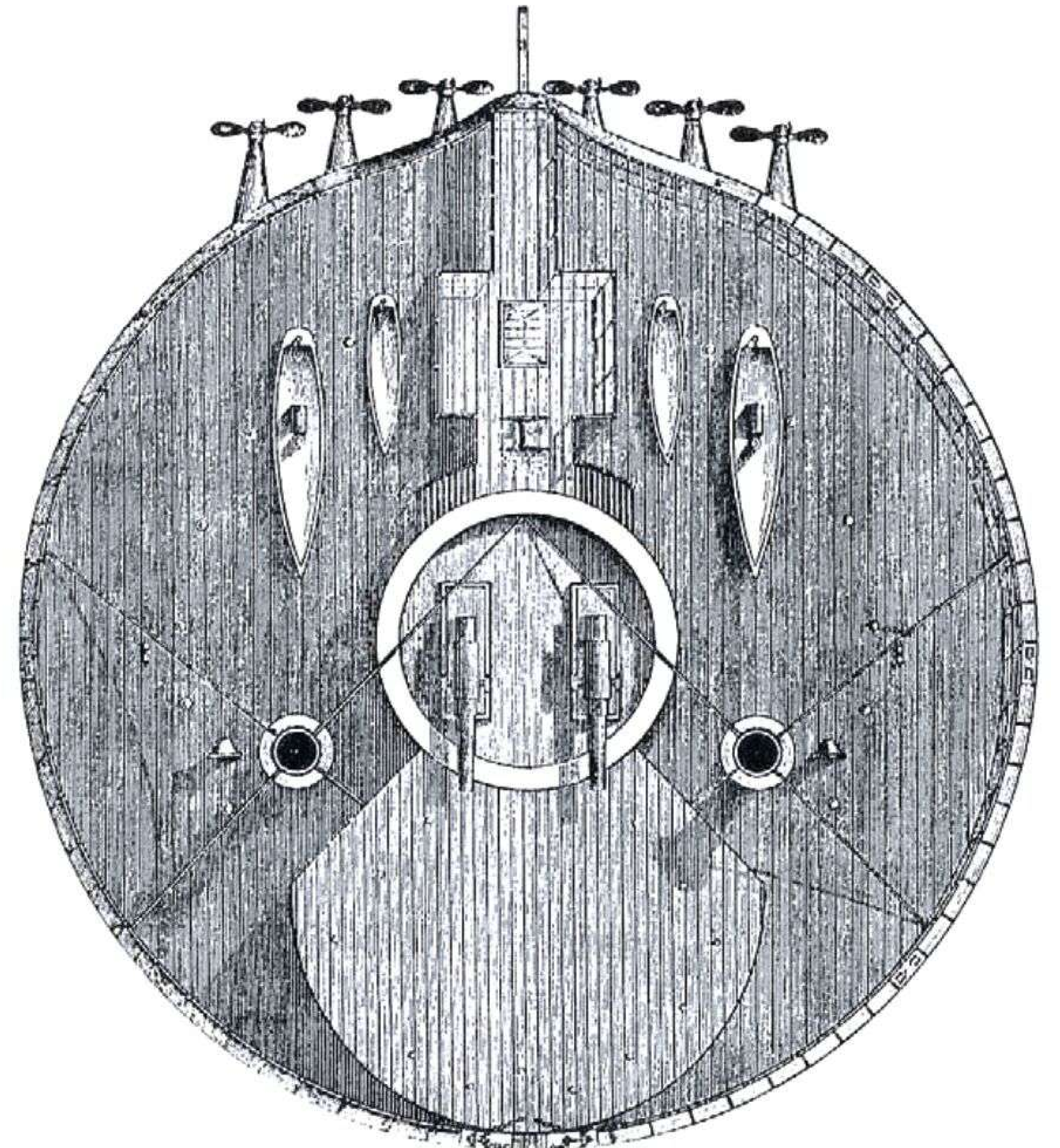
760 Tonnen schwere Panzerung

Gebaut war die *Nowgorod* aus russischem Schmiedeeisen, wobei der eigentliche Panzer aus zwei Reihen Panzerplatten bestand. Der Rumpf war in der Wasserlinie durch einen 228 Millimeter starken Gürtelpanzer geschützt, der ab Deckshöhe 91 Zentimeter nach unten reichte und sich dabei bis auf eine Stärke von 178 Millimetern verringerte. Die Gesamtmasse der Panzerung lag bei 760 Tonnen.

Den mit Teakholz verkleideten und dann gekupferten Boden hatte man mit zwölf kräftigen, 20 Millimeter hohen Balkenkielen versehen, um die Steuerfähigkeit zu verbessern. Der Sicherheit des Schiffes dienten ein Doppelboden sowie die Unterteilung des Rumpfes in zwölf wasserdichte Abteilungen. Die von der Firma Baird in St. Petersburg hergestellte Maschinenanlage bestand aus sechs liegenden Zweifach-Expansionsmaschinen. Acht Kessel versorgten diese mit Dampf und brachten 3.000 PSi auf die sechs Schraubenwellen.

Trotz dieser sechs Schrauben blieb die Geschwindigkeit mit 6,5 Knoten (12 km/h) gering, weil die äußeren Schrauben einer solchen Sechs-Wellen-Anlage in dem zu den Innenschrauben nachströmenden, bereits beschleunigten Wasser nahezu leer mitliefen. Daher baute man die Außenmaschinen





KEINE RUNDE SACHE: Ob sich die Popowkas tatsächlich bewährt haben, ist umstritten. Schubschwankungen durch die hohe Propellerzahl verursachten Augenzeugenberichten zufolge Drehbewegungen, denen nur schwer entgegengewirkt werden konnte, was den praktischen Nutzen der Schiffe infrage stellte

Fotos: Sammlung GSW

und deren Schrauben wieder aus, was zwar zu einem Geschwindigkeitsverlust von einem Knoten führte, auf der anderen Seite aber auch eine wesentliche Brennstoffersparnis bedeutete.

Schiff einsatzbereit, aber ...

Am 2. September 1873 wurde die *Nowgorod* zum Aufbau der beiden 28-cm-Hinterladerkanonen in dem oben offenen Barbetteturm nach Sewastopol überführt, wo auch zwei 8,6-cm-Geschütze und die beiden Zweieinhalbpfünder eingebaut wurden, um die Armierung zu vervollständigen. Damit wäre das Schiff einsatzbereit, aber die folgenden Erprobungen zeigten die Schwächen eines solchen Fahrzeugs. Zwar krängte das in allen Richtungen gleichmäßig steife Schiff beim Abfeuern der schweren Geschütze erwartungsgemäß fast gar nicht und erleichterte dadurch das Schießen, aber die beim Schuss auftretenden Rückstoßkräfte vermittelten dem Schiff ein Drehmoment um seine Vertikalachse, das sich nur schwer aussteuern ließ.

Zudem war der als Barbette ausgeführte Turm nicht drehbar, sodass den Geschützen ein seitliches Richtfeld fehlte. Die Besatzung musste das Schiff deshalb erst umständlich auf das zu bekämpfende Ziel eindrehen, was bei seinen ausgesprochen schlechten Steuereigenschaften ein kaum zu bewältigender Vorgang war.

Zu den schlechten Eigenschaften der *Nowgorod* zählte außerdem ihr Seeverhalten. Als Rundschiff mit niedrigem Freibord und einem Tiefgang von maximal 4,11 Metern lag sie mit ihrer Masse von 2.490 Tonnen relativ platt im Wasser, machte kaum die Seegangsbewegungen mit und nahm schon bei geringem Wellengang unverhältnismäßig viel Wasser über, sprich: Das Schiff war immer nass.

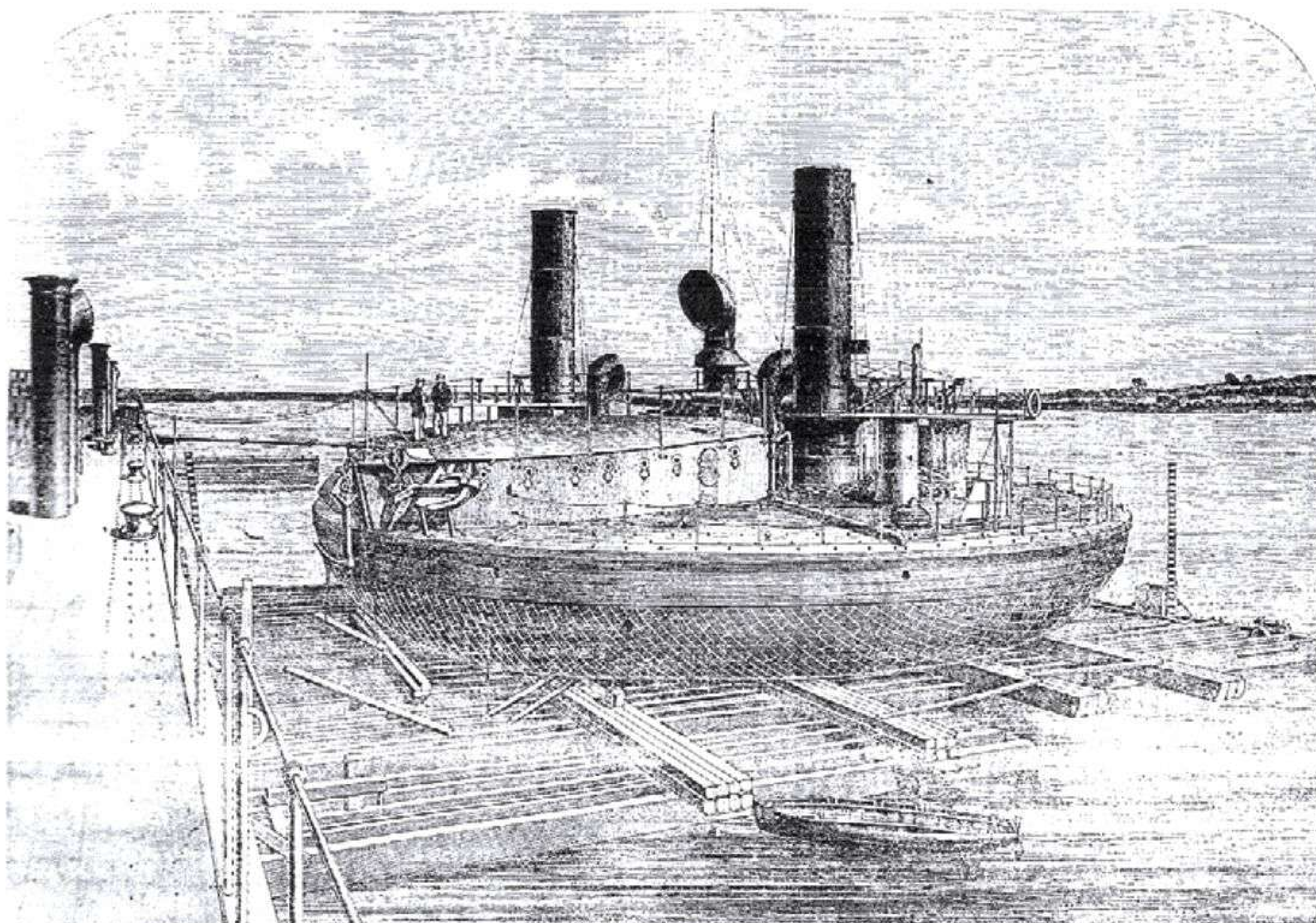
Zweites Exemplar

Ein Jahr, nachdem Russland die *Nowgorod* fertiggestellt hatte, ließ das Marineministerium im August 1874 einen zweiten Küstenpanzer unter dem Namen *Kiew* als Rundschiff auf Kiel legen. Mit einer Verdrängung von 3.550 Tonnen war die 36,60 Meter durchmessende Kiew um rund 1.000 Tonnen größer als ihre Vorgängerin und wurde auch stärker armiert, indem man ihr zwei 30,5-cm-Hinterlader auf den ebenfalls oben offenen Barbetteturm zwischen den beiden Schornsteinen montierte. Nur standen die beiden Geschütze jetzt auf einer Drehscheibe, sodass man sie auch seitlich schwenken konnte, was wiederum durch die beiden querschiffs nebeneinander angeordneten Schornsteine erheblich erschwert wurde. Außerdem waren acht 8,6-cm-Geschütze montiert und zwei Einpfünder-Revolverkanonen. Verstärkt wurde auch die Panzerung, die bei der Barbette und als Gürtelpanzer 406 Millimeter betrug.

Die Maschinenanlage glich weitgehend der von *Nowgorod*.

GROSSE ANLAGE: Russisches Circularschiff, dessen Unterwasserbereich mit Kupferplatten versehen war, um Bewuchs zu verhindern, in einem speziellen Schwimmdock

Foto: Sammlung GSW



HOCHSEETAUGLICH: Die russische *Liwadia* bewies bei der Überfahrt von England nach Sewastopol ihre Fähigkeiten auf hoher See, obwohl das Vorschiff durch Seeschaden in Mitleidenschaft gezogen worden war
Foto: Interfoto/Sammlung Rauch

Auch hier lieferten acht Zylinderkessel den Dampf für die sechs liegenden Verbundmaschinen und brachten 4.500 PSi auf die sechs Schraubenwellen. Die äußeren Maschinen und Schrauben baute man aus den schon erwähnten Gründen später aus, womit die Leistung bei einem Geschwindigkeitsverlust auf sechs Knoten auf 3.066 PSi sank.

Aber da hieß das als *Kiew* in Auftrag gegebene Schiff schon *Vize-Admiral Popow*, umbenannt zu Ehren seines Konstrukteurs.

Auch beim zweiten Schiff, der *Vize-Admiral Popow*, vermochten die Ingenieure die Grundprobleme dieses sehr speziellen Typs nicht zu lösen

Doch auch der neue, in bester Absicht vergebene Name änderte nichts an den Problemen dieses Schiffstyps, der die gleichen Schwächen zeigte wie die *Nowgorod*.

Nach diesen Erkenntnissen verzichtete man darauf, das Projekt weiterzuführen, und verwarf es. Wenn auch die 1880 bei Elder & Co. in Glasgow gebaute Zarenjacht *Liwadia* auch zu den Rundschiffen zählte, blieb dieser Schiffstyp in der Geschichte des Schiffbaus nur eine Episode, und zu ihrem Glück blieben die beiden „Popowkas“ von kriegerischen Einsätzen verschont. Dennoch – und trotz ihrer schlechten Seeeigenschaften sowie ihres geringen militärischen Nutzwertes – behielt sie die russische Marine bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts. ⚓

ADMIRAL KARPFANGER

Erstfahrt ohne Wiederkehr

Das Schicksal des HAPAG-Segelschulschiffes ist eine der ungeklärten Katastrophen auf See, die die Welt bewegten. Was genau im März 1938 bei Kap Hoorn geschah, bleibt das Geheimnis der Bark *Admiral Karpfanger*, die 60 Mann mit in die Tiefe riss

Von Ingo Thiel

Neun lange Monate gibt es kein einziges Lebenszeichen von der *Admiral Karpfanger*, die spurlos verschwunden scheint. Argentinische, chilenische und britische Schiffe sowie Schiffe des Eigners, der deutschen Hamburg-Amerika-Linie (HAPAG), suchen wochenlang vergeblich rund um Kap Hoorn nach dem vermissten Segelschulschiff. Systematisch suchen das argentinische Marineschiff *Bahia Blanca* und der chilenische Marineschlepper *Galvarino* die gesamte Südspitze des Kontinents um Kap Hoorn ab.

Die HAPAG weist das Motorschiff *Leuna* an, von der Rückfahrt aus Australien nicht wie geplant die Westroute durch den Suezkanal zu nehmen, sondern auf der Ostroute um Kap Hoorn nach der vermissten *Admiral Karpfanger* Ausschau zu halten. Japanische sowie norwegische Walfänger halten ebenso vergebens Ausschau wie britische Dampfer. Die Engländer melden aber, auf dem Weg um Kap Hoorn mehrere Eisberge gesichtet zu haben.

Erst auf der dritten Suchfahrt findet die Besatzung der *Galvarino* an der Küste Patagoniens Wrackteile, die dem vermissten Schiff zugeordnet werden können. Der wichtigste Fund ist eine zerbrochene Tür samt Metallschild mit der Aufschrift „Kapitän & Offiziere". Nach der Rückkehr in den Hafen von Ushuaia schickt man dieses Schild nach Hamburg und legt es einer Firma vor, die beim Umbau der *Admiral Karpfanger* im Jahr 1937 mitgewirkt hat.

Keine Hoffnung mehr

Wenn bis dahin die Reederei und die Familien der 60-köpfigen Besatzung noch Hoffnung hatten, wird diese durch die klare Antwort des Schildermachers ausgelöscht: Das Türschild ist aus dem Leichtmetall Hydronalium hergestellt, das die Firma exklusiv verwendet hat, und besitzt außerdem die von ihr gewählte Schriftart. Es gibt keinen Zweifel: Dieses Schild stammt von der *Admiral Karpfanger*.

Damit muss das Segelschulschiff als verloren angesehen werden. Die Sorge der Reederei gilt der verschollenen Besatzung: Ist sie komplett mit in die Tiefe gerissen worden – oder haben es einige geschafft, sich irgendwo an Land zu retten? Sowohl die argentinische als auch die chilenische Regierung werden gebeten, Suchflugzeuge aufsteigen zu lassen. Tagelang ziehen diese im Gebiet der Fundstelle ihre Kreise über den unbewohnten Inseln und Felsen, ohne jedoch eine einzige Menschenseele zu finden. Damit ist jede Hoffnung dahin, noch einen Überlebenden zu finden.

Anfänge eines stolzen Schiffes

Die Viermastbark mit Stahlrumpf, von R. C. Rickmers in Geestemünde im Auftrag der Societe Anon. Maritime de Belge S. A. aus Antwerpen gebaut, lief am 2. Mai 1908 vom Stapel. Anschließend unternahm das auf den Namen *L'Avenir* (Zukunft) getaufte Segelschiff zunächst kürzere Fahrten nach England, bevor es im Winter nach Australien ging, um dort Weizen zu holen. Bei Ausbruch des Ersten Weltkriegs legte man die *L'Avenir* in Le Havre auf und entsandte sie am 6. Mai 1915 unter dem Kommando von Captain Audenaerdes nach New York.

Nach dem Krieg diente die Bark wieder als Segelschulschiff, meist im Weizentransport von Australien. In der Saison 1926 gelang dabei die schnellste Segelpassage des Jahres von Australien – in 110 Tagen ging es von Geelong im Bundesstaat Victoria nach The Lizard, Englands Südspitze. 1932 wurde das Schiff aufgrund der Weltwirtschaftskrise



AHNHERR: Admiral Berend Jacob Karpfanger war vom Senat der Hansestadt Hamburg 1674 zum Führer der Fregatte *Kaiser Leopoldus* ernannt worden, unter deren Schutz jährlich 20 bis 50 Kauffahrteischiffe nach Norden und Süden segelten

Foto: Hapag-Lloyd Archiv, Hamburg

NAMENSGEBER

Admiral und Kommandant

Berend Jacobsen Karpfanger (1622–1683) war Admiral und Kommandant des hamburgischen Konvoischiffes *Wapen von Hamburg*, das die Handelsschiffe der Hansestadt zu Hamburgs Übersee-Handelspartnern begleitete, um sie vor den Piraten der nordafrikanischen Barbareskenstaaten zu schützen. Die *Wapen von Hamburg* war mit insgesamt 54 Kanonen bestückt.

Am 10. Oktober 1683, als das Schiff in Cádiz lag, brach im Bug der Fregatte ein Feuer aus, das die Pulverkammer erreichte und explodierte. Admiral Karpfanger und 64 Männer fanden den Tod. An den Pfeilern der Kersten-Miles-Brücke in Hamburg steht seit 1897 ein Standbild Karpfangers neben drei weiteren Statuen berühmter Hamburger aus dem 14. bis 16. Jahrhundert – Kersten Miles, Simon von Utrecht und Ditmar Koel.



BEREIT ZU GROSSEN TATEN:
Als Schulschiff sollte die *Admiral Karpfanger* dazu beitragen, Unglücke zu vermeiden – bis sie selbst ein solches erlitt. Hier ist das Schiff im Dock der Hamburger Werft Blohm & Voss zu sehen (August 1937)
Foto: Interfoto/Imagno/Austrian Archives

an den finnischen Reeder Gustaf Erikson verkauft, der seine Frachtsegler ebenfalls in der australischen Weizenfahrt einsetzte.

Bereits seit längerer Zeit beschäftigte sich die HAPAG damit, ein Segelschulschiff bauen zu lassen oder zu kaufen, damit der eigene Offiziersnachwuchs darauf seine Grundausbildung erhalten konnte. Da traf es sich, dass Erikson die *L'Avenir* nach fünf Jahren in seinem Dienst verkaufen wollte. Mit dem Leiter der nautischen Abteilung, Kapitän Maschke, und Oberingenieur Fischer vom Germanischen Lloyd schickte die Reederei zwei Fachleute nach Liverpool, wo das Schiff lag.

Sorgfältige Prüfung

Die beiden Experten ließen die Viermastbark ins Dock bringen und prüften neben allgemeinem Zustand sowie Stabilität auch die Takelage sorgfältig. Ihr Fazit: Trotz der fast 30 Jahre, die das Schiff bereits auf dem Buckel hatte, sei es in einem überaus guten Zustand, und nur geringfügige Reparaturen seien nötig. Aufgrund dieses Berichtes kaufte die Hamburg-Amerika-Linie am 19. Juli 1937 die *L'Avenir* für 10.000 Pfund und ließ sie durch Schlepper nach Hamburg bringen.



ÜBERFÜHRUNG: Im Juli 1937 kam die von der HAPAG gekaufte, ehemals für die finnische Reederei Gustav Erikson fahrende *L'Avenir* von Liverpool nach Hamburg

Foto: Hapag-Lloyd Archiv, Hamburg

Hier überholte man das Schiff auf der Werft Blohm & Voss; es erhielt einen vollständigen Stell neuer Segel. Außerdem besserte man das gesamte stehende Gut aus und vergrößerte die Räume für die Offizierskadetten. Die Techniker nahmen die Motoren für Stromaggregat und Kühleinrichtung auseinander und ersetzten Verschleißteile. Da das Schiff keine Funkanlage besaß, erhielt es eine moderne FT-Einrichtung mit Richtungsfinder, die Strom aus dem Aggregat oder einer Notstrombatterie zog. Zwei Monate dauerte die Werftliegezeit, bis das Schiff, nach einem Hamburger Kommandanten aus dem 17. Jahrhundert in *Admiral Karpfanger* umbenannt, fertig und vom Germanischen Lloyd in die Klasse 100 A4 eingestuft war.

Als Schiffsführer benannte die HAPAG Kapitän Reinhold Walker, einen erfahrenen Kommandanten, der zuvor unter anderem

AN BLANKENESE VORBEI: Am 20. September 1937 ging die *Admiral Karpfanger* elbabwärts auf ihre erste Reise

Foto: Hapag-Lloyd Archiv, Hamburg



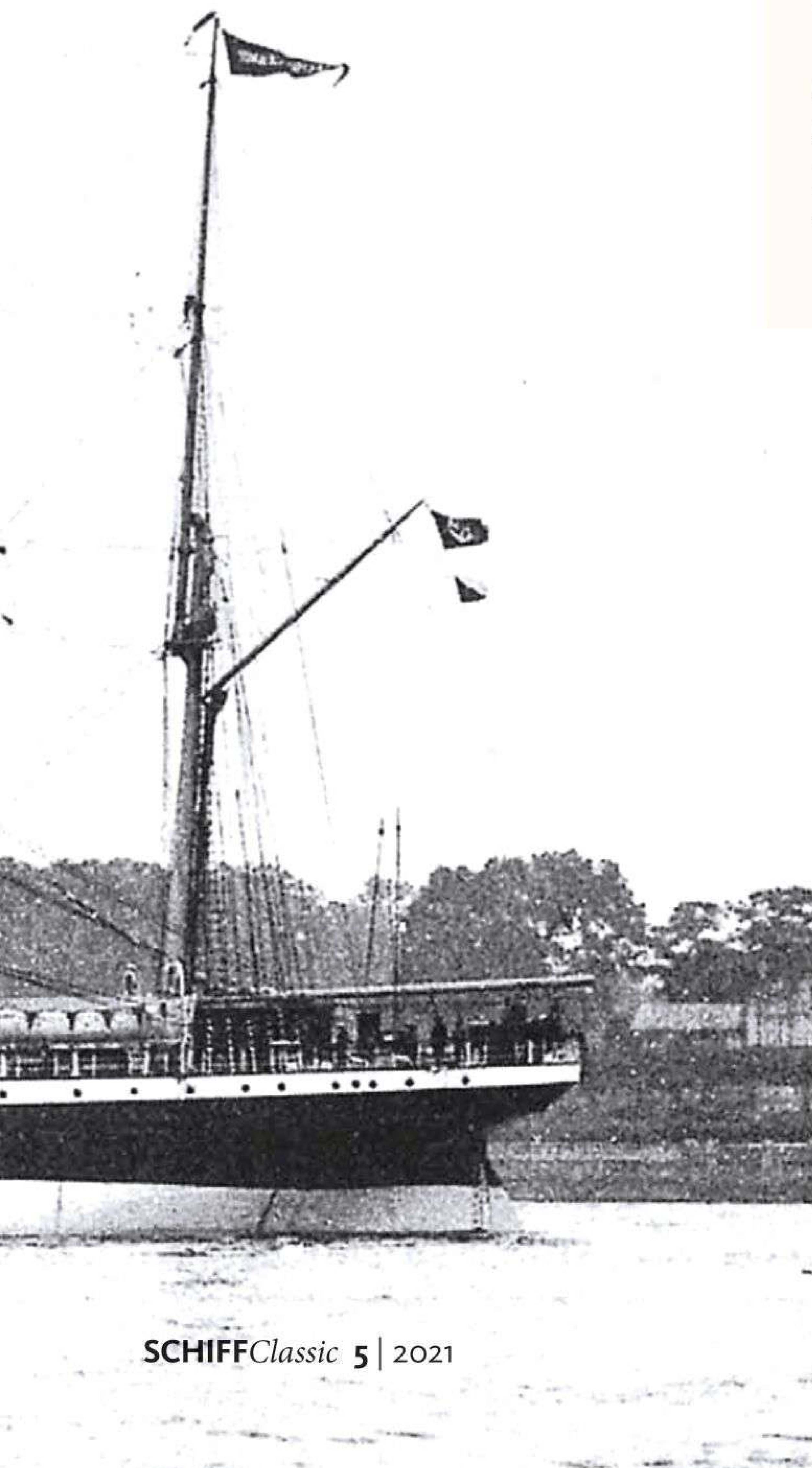
MUSTERUNG: Der HAPAG-Vorstandsvorsitzende Dr. Walter Hoffmann (Zweiter von links) inspiziert mit seinem nautischen Direktor und dem Kapitän die eingeschifften Kadetten Foto: Hapag-Lloyd Archiv, Hamburg



SCHIFFSFÜHRUNG: Die Offiziere der frisch übernommenen Viermastbark; Zweiter von rechts: Kapitän Reinhold Walker Foto: Hapag-Lloyd Archiv, Hamburg

TECHNISCHE DATEN
Admiral Karpfanger

Bauwerft	R. C. Rickmers, Bremerhaven
Stapellauf	2. Mai 1908
Länge	84,8 m
Breite	13,6 m
Tiefgang	7,7 m
Vermessung	2.853 BRT
Maschine	2 Hilfsmotoren für Kühlung, Licht und Funk
Masten	4
Segelfläche	3.100 m²
Besatzung	60 Mann
Verbleib	Im Seegebiet um Kap Hoorn im März 1938 verschollen



sechs Jahre lang das Schulschiff *Deutschland* geführt hatte. Walker bekam je einen 1., 2.,3. und 4. Offizier dazu, von denen der Erste ebenfalls ein Kapitänspatent besaß, während die anderen als Seesteuerleute und Bordfunker ausgebildet waren, sodass alle fünf die Ausbildung der Kadetten übernehmen konnten. Dazu kamen ein Navigationslehrer, ein Schiffsarzt, ein Segelmacher, ein Zimmermann, zwei Oberheizer für die Hilfsmotoren sowie zwei Köche und ein Messejunge.

Die Absicht der Reederei, als Stammpersonal einige erfahrene Matrosen mit langjähriger Segelfahrtzeit anzuheuern, scheiterte, weil es nicht mehr genug dieser „Seebären" gab. Die alten Janmaaten waren längst selbst Offiziere geworden oder hatten Abschied von der Seefahrt genommen. So heuerte die HAPAG fünf Leichtmatrosen an, die im Ganzen nur noch ein Jahr Segelzeit zu absolvieren hatten; hinzu kamen 31 Offizierskadetten, sodass die Mannschaft aus 60 Köpfen bestand.

Zunächst war eine Ausbildungsreise in die Nordsee geplant, um die Seetauglichkeit des Schiffes zu testen und die Kadetten auf die Arbeit an Bord vorzubereiten. Sowohl die Reederei als auch Kapitän Walker waren jedoch der Meinung, dass eine solche Erprobungsfahrt nicht erforderlich sei. Der Zustand der frisch überholten *Admiral Karpfanger* war erstklassig – dies war auch vom Germanischen Lloyd und der See-Berufsgenossenschaft, die einige Zulassungspapiere für die Bark ausstellen musste, schriftlich bestätigt worden.

Alles klar zur Ausfahrt

Und die erste Grundausbildung der Seekadetten ließ sich ebenso gut gleich auf einer großen Reise durchführen wie auf einer Probefahrt. Daher gab die Reederei Order, am 20. September 1937 mit Ballast nach Australien auszulaufen und von dort mit einer Ladung Weizen zurückzukehren.

Mitte September waren die letzten Vorbereitungen getroffen und Proviant und Frischwasser an Bord genommen. Dazu zählten auch drei Dutzend Hühner sowie zwei Schweine. Am 20. September kam der Hafenlotse an Bord, und als der Rudergänger acht Glasen schlug, erscholl das Kommando: „Leinen los!" Aus dem Ellerholzhafen glitt das von einem Schlepper gezogene Schiff dem Elbstrom entgegen. In den Wanten und auf den Rahen standen die jungen

VOLLER STOLZ: Gruppenfoto vor der Ausreise; obere Reihe in der Mitte: Kapitän Walker

Foto: Hapag-Lloyd Archiv, Hamburg

Kadetten und winkten ihren Familien zum Abschied zu – einem Abschied für immer. Da die *Admiral Karpfanger* über keine Hilfsmotoren für den Antrieb verfügte und die Elbpassage zur Fahrt unter Segeln zu schmal und befahren war, zog der Schlepper *Seeadler* die Bark die ganze Elbe hinunter bis in die Helgoländer Bucht.

Kapitän Walker wollte durch den Ärmelkanal, durch die Biskaya und entlang der afrikanischen Küste um das Kap der Guten Hoffnung nach Australien segeln. Doch bei starkem Wind aus Nordwest konnte der Schlepper das Schiff nicht auf Kurs halten, sodass die *Admiral Karpfanger* bei Tonne 12 Anker warf. Gegen 3 Uhr früh flaute der Wind ab, man nahm den Anker wieder auf, bis kurze Zeit später der Wind auf Stärke 7 anschwoll und die Bark beim Feuerschiff *Elbe 3* erneut ankern musste.

Erst am 22. September gegen 14 Uhr konnte die Fahrt fortgesetzt werden, der Schlepper nahm um 20 Uhr in der Nähe des Weser-Feuerschiffs Abschied. Wegen der schlechten Wetterverhältnisse beschloss Kapitän Walker, das schmale Fahrwasser des Kanals zu meiden, und gab Befehl, auf Kurs



BANGE BLICKE: Kapitän Walker mit dem 2. Offizier Otto Piper; im Vordergrund der 1. Offizier Feodor Eylmann

Foto: Hapag-Lloyd Archiv, Hamburg

Nord zu gehen, um den Atlantik auf dem Umweg über Schottland zu erreichen. Bei achterlichem Wind machte das Segelschiff flotte Fahrt und lag gut mit den genommenen 2.000 Tonnen Ballast.

Strikte Anweisungen

Die gesamte Fahrt über war die übliche Seewache anberaumt, vier Stunden Wache und vier Stunden Ruhe. Die eine Hälfte der Besatzung befand sich also an Deck, um Manöver oder Arbeiten auszuführen, die andere hatte Freiwache. Währenddessen stand für die Kadetten aber auch Unterricht durch die Offiziere, den Navigationslehrer und den Segelmacher an, sodass Schlaf ziemlich knapp war. Würde aufkommender Sturm oder starker Seegang zu größeren Manövern zwingen, dann musste auch die Freiwache raus und mithelfen.

Kapitän Walker hatte von der Reederei die Anweisung, jeden zweiten Mittwoch Mittag die Position der *Admiral Karpfanger* zu melden. Doch für den Funk benötigte man Strom aus dem Aggregat – und das bereitete Schwierigkeiten. Die ebenfalls daran hängende Kühlmaschine setzte aus, sodass die Seeleute alles Fleisch einsalzen mussten. Zwar konnten die verabredeten Funksprüche abgesetzt werden, aber der Funker hatte Mühe, genügend Strom zu erhalten.



KNOCHENARBEIT: Bei stürmischer See vor der schottischen Küste wurde der Mannschaft in den Rahen alles abverlangt Foto: Hapag-Lloyd Archiv, Hamburg



ALLTAG: Segel setzen, Segel bergen – nur bei Anspannung aller Kräfte und höchster Konzentration möglich
Foto: Hapag-Lloyd Archiv, Hamburg

Mitte Dezember, auf dem Indischen Ozean mit direktem Kurs auf Australien, wurde die Arbeit noch mühseliger: Den Ballast, den das Schiff wegen Stabilität und Tiefgang bislang mit sich geführt hat, mussten die Seeleute über Bord werfen, um Platz für den aufzunehmenden Weizen zu schaffen. In zwei Schichten arbeitete die Mannschaft jeden Tag zwölf Stunden, um das Schiff leerzuschaufeln – eine irrsinnige Plackerei. Dafür lief die leere *Admiral Karpfanger* jetzt hart am Wind mit einem Etmal von bis zu 300 Seemeilen.

Zwischenziel erreicht

Weihnachten war für die jungen Kadetten diesmal ein trauriges Fest, viele hatten Heimweh: Immerhin war es das erste Mal, dass sie an Heiligabend nicht zuhause sein konnten. Mit Festmahlen, auch zum Jahreswechsel, hielten Kapitän und Koch die Moral hoch. Am 4. Januar 1938 erreichte das Schiff endlich das Ziel Port Germein im Spencer-Golf – nach rund dreieinhalb Monate mit 15.400 Seemeilen.

Einen Monat lang ankerte die *Karpfanger* im Hafen und übernahm 42.549 Sack Weizen sowie 110 Tonnen Frischwasser, 50 Tonnen Proviant und vier lebende Schweine. Vom HAPAG-Dampfer *Leuna* kam der Ingenieur mit Ersatzteilen an Bord, um die anfälligen Dieselmotoren und die Kühlanlage instand zu setzen. Doch schon wenige Tage später liefen sie wieder nicht. Aus Port Pirie traf nun ein englischer Spezialist ein, der jedoch nur den kleineren Motor in Gang bringen konnte. An Bord gab es, trotz ausgiebigen Landgangs für die Mannschaft, lange Gesichter: Die gesamte Rückfahrt würde das elektrische Licht ausfallen, sodass nur die Petroleumlampen blieben. Großes Hurra brach erst aus, als die Post verteilt wurde und die Kadetten das erste Mal Briefe und Pakete von zu Hause bekamen.

Es geht weiter

Als vier Fünftel der 3.500 Tonnen Weizen geladen waren, ging Kapitän Walker auf Reede, denn im Hafen lauerte eine Sandbank, mit der das Schiff Grundberührung bekommen könnte. Die restlichen 650 Tonnen übernahmen die Männer aus Leichtern. Bei Sonnenuntergang am 8. Februar 1938 lief der Großsegler aus Port Germein mit Ziel Falmouth aus. Kapitän Walker hatte der Reederei mitgeteilt, dass er den Weg um Tasmanien und Kap Hoorn einschlagen werde, um die zu dieser Jahreszeit herrschenden Westwinde zu nutzen. Am 1. März meldete sich der Kapitän über Radio Norddeich: Die Bark sei 200 Seemeilen südlich von Neuseeland auf 51 Grad südlicher Breite und 172 Grad östlicher Länge, an Bord alles wohl, die Heimreise gehe planmäßig voran. Am 12. März 1938 funkte Radio Norddeich an den 2. Offizier, dass er Vater geworden sei. Um 6:05 Uhr bestätigte das Segelschulschiff den Empfang der Nachricht – es war das letzte Lebenszeichen von der *Admiral Karpfanger*.

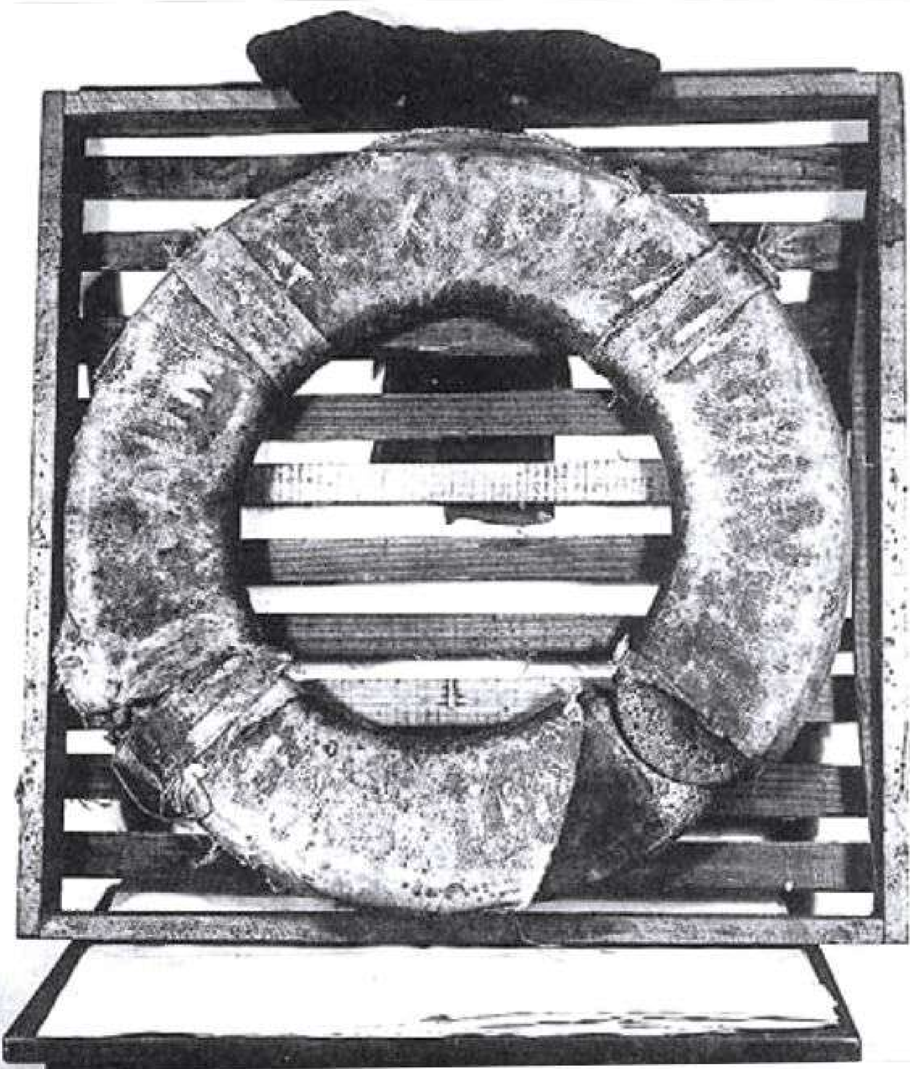
Obwohl die mit der Reederei abgestimmten Funkmeldungen ausblieben, schöpfte man keinen Verdacht. An Bord und auf See war zu viel möglich, als dass sich die Verantwortlichen hätten Sorgen machen müssen

Kein Zeichen mehr

Die für den 16. März verabredete Positionsmeldung blieb aus, es gab auch kein weiteres Funksignal. Doch obwohl die vereinbarten Funkmeldungen nicht eintrafen, herrschte bei der Reederei anfangs keine Besorgnis, da man davon ausging, dass auch der letzte Hilfsmotor ausgefallen und somit die Funkanlage nicht sendefähig sei. Die Kraft der Notstrombatterie wiederum langte nur für eine Reichweite von 300 Seemeilen. Da Segelschiffe oftmals andere Routen nehmen als Dampfer, weil sie je nach günstigem Wind kreuz und quer über die Meere steuern, war es auch nicht ungewöhnlich, dass andere Schiffe die *Admiral Karpfanger* nicht sichteten. Das Schulschiff auf den Weiten des Atlantiks zu suchen, wäre die sprichwörtliche



DAS LETZTE FOTO: Am 30. Oktober 1937 verließ die Viermastbark die Reede von Madeira, danach gab es vermutlich kein überliefertes fotografisches Zeugnis mehr von dem Schiff
Foto: Hapag-Lloyd Archiv, Hamburg



STUMMER ZEUGE: Ein im März 1939 in Slogent/Feuerland angeschwemmter Rettungsring der *Admiral Karpfanger*
Foto: Hapag-Lloyd Archiv, Hamburg

Nadel im Heuhaufen gewesen. Und da die Atlantikquerung einen Großteil der dreieinhalb Monate Fahrt ausmachte, herrschte in der Reederei größtmögliche Gelassenheit.

Erst am 1. Juli – 142 Tage, nachdem die Viermastbark Port Germein verlassen hatte – bat die HAPAG alle auf See befindlichen Schiffe sämtlicher Nationen sowie die Deutsche Lufthansa, Ausschau nach dem vermissten Schiff zu halten. Letztere nutzte hierfür ihre gewöhnlichen Verkehrsflugzeuge. Zu diesem Zeitpunkt hätte sich die *Admiral Karpfanger*, je nach Reisegeschwindigkeit, irgendwo zwischen Kanarischen Inseln und dem Eingang zum Ärmelkanal befinden müssen. Doch es kam keine einzige Meldung, Reederei und bangenden Angehörigen blieb nur noch die vage Hoffnung.

Im August kam das überfällige Schiff auf den Rückversicherungsmarkt. Die Versicherer gingen mit hoher Wahrscheinlichkeit davon aus, dass das Segelschulschiff nicht mehr existierte. Am 5. September veröffentlichte die HAPAG eine ganzseitige Traueranzeige, am 21. September erklärte das Hamburger Seeamt die *Admiral Karpfanger* als verschollen und alle 60 Besatzungsmitglieder als vermisst. Ungewissheit und Hoffnung starben aber erst, als die *Galvarino* im Dezember 1938 die Wrackteile fand.

> **„Nahezu ein Jahr ist vergangen – nun fand vor dem Seeamt die Verhandlung über den Verlust des Segelschulschiffes statt, das am 8. Februar 1938 den australischen Hafen Port Germein verlassen hat“**
>
> Meldung in der *Deutschen Allgemeinen Zeitung* vom 21. Januar 1939

Die Untersuchung beginnt

Am 19. Januar 1939 trat das Seeamt in einer öffentlichen Sitzung zusammen, um Ursachen der Havarie und eventuelles Verschulden aller Beteiligten zu untersuchen. 23 Zeugen und Sachverständige sagten über die Seetüchtigkeit und die Ausrüstung des Schiffes aus. Auch wurden alle Möglichkeiten erörtert, die zum Totalverlust geführt haben könnten: die Kollision mit einem Eisberg bei Nacht oder Nebel, das Auflaufen auf einen Felsen oder ein Riff. Auch dass sich die Weizenladung durch ein Leck vollgesogen haben, aufgequollen sein und so die Bordwände gesprengt haben könnte, zogen die Fachleute in Betracht. Klar ist: Der Unfall musste sich so plötzlich ereignet haben, dass die Besatzung keine Rettungsboote mehr aussetzen konnte.

Noch Jahre später wurden weitere Wrackteile gefunden – Trümmer eines Rettungsbootes und ein Rettungsring schwemmten in der Aguirre Bay auf der argentinischen Seite Feuerlands an. Bis heute ist das genaue Schicksal des Segelschulschiffes ungeklärt. Eine Gedenktafel im Portalbereich der Hamburger Hauptkirche St. Michaelis erinnert an die verschollenen Männer der *Admiral Karpfanger*. ⚓

IRLANDS KARTENWERK FÜR SCHIFFSWRACKS

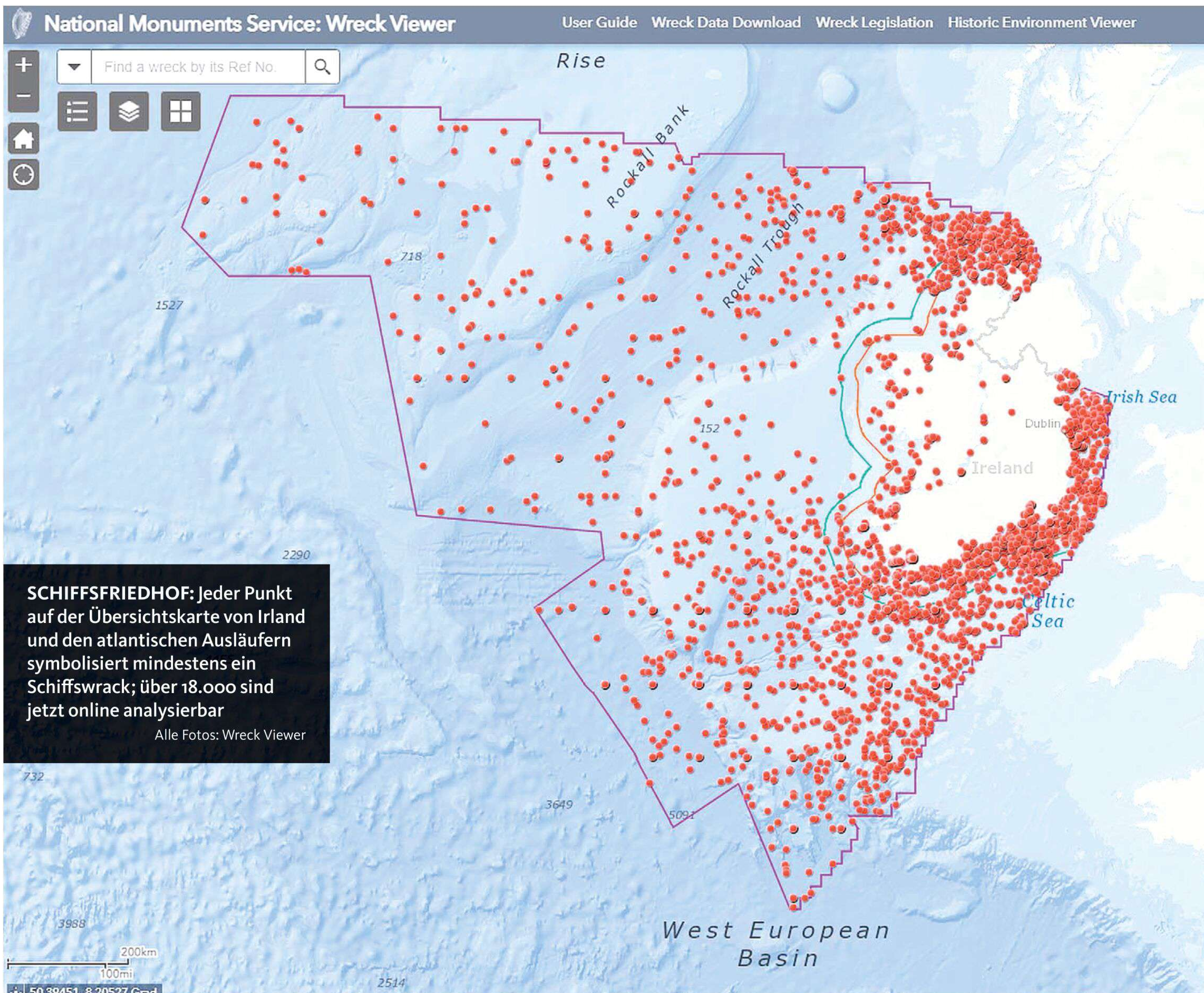
„Wreck Viewer“

Irische Behörden haben ein Geoinformationssystem entwickelt, das auf sechs verschiedenen Karten basiert und Wracks künftig leichter auffindbar machen soll. Und: Es ist für jedermann kostenfrei nutzbar

Von Chris König

Die Nordsee und die nordatlantischen Ausläufer sind vielen Schiffen über die Jahrhunderte zum Verhängnis geworden. Wie viele es insgesamt sind, weiß niemand genau. Der Schutz dieses maritimen Erbes ist schwierig, denn für die meisten Menschen bleiben Schiffswracks ja zwangsläufig unsichtbar. Lediglich in Flüssen und an Stränden beziehungsweise mitunter auch bei Ebbe werden sie hin und wieder sichtbar. Entsprechend schwer tun sich Archäologen, für ihre wertvolle Arbeit die nötigen Gelder zu bekommen.

Beispiel Irland. Vor dessen Küsten und in den korrespondierenden Binnengewässern

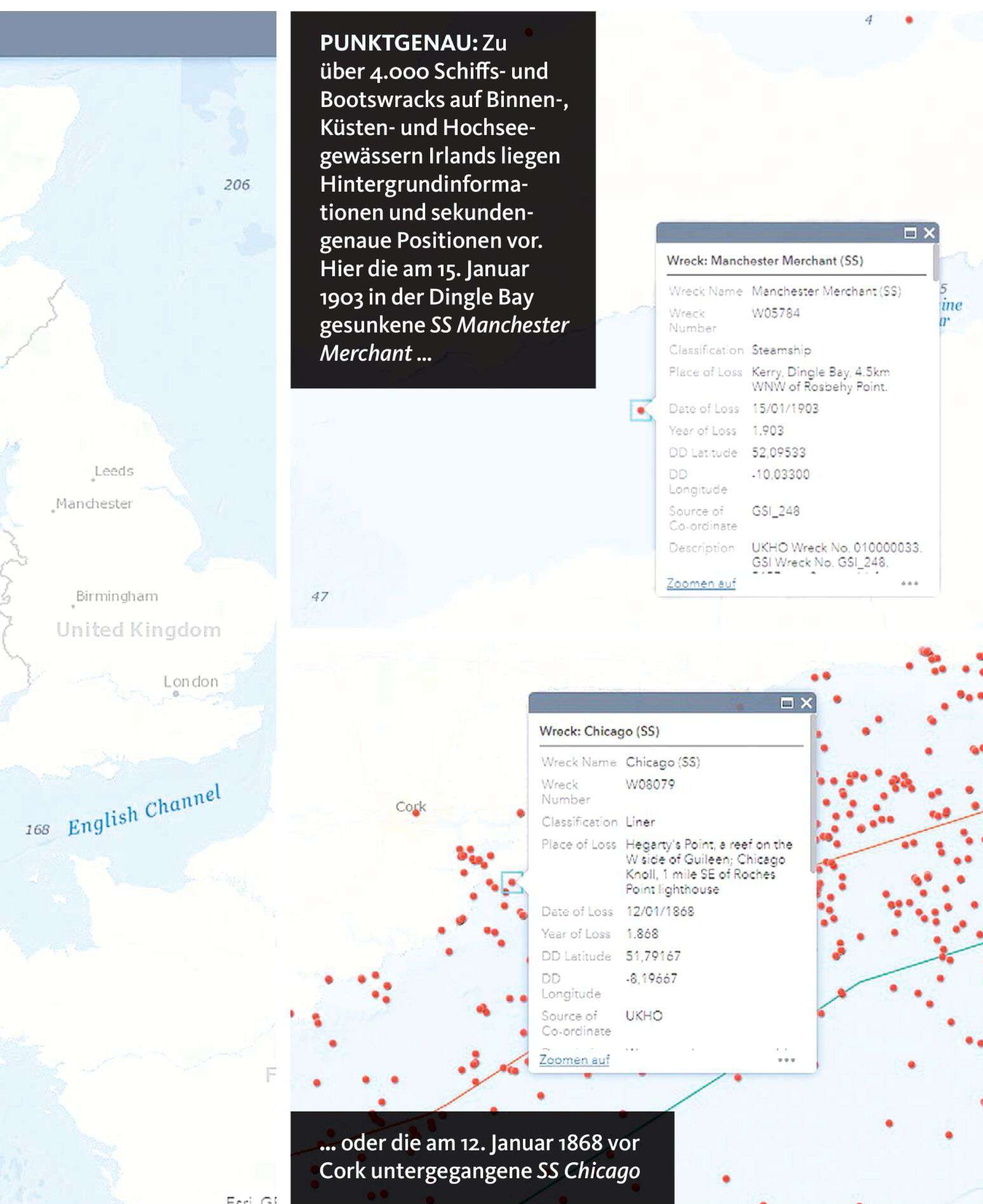


SCHIFFSFRIEDHOF: Jeder Punkt auf der Übersichtskarte von Irland und den atlantischen Ausläufern symbolisiert mindestens ein Schiffswrack; über 18.000 sind jetzt online analysierbar

Alle Fotos: Wreck Viewer

sind Positionen von über 18.000 Schiffswracks bekannt. In einer zentralen Datenbank wurden Jahrzehnte hindurch über 14.000 Wracks hinsichtlich ihrer Georeferenzierung oder aber nur mit Bruchstücken ihrer individuellen Historie abgespeichert, während bei mehr als 4.000 weiteren Objekten auf dem Meeresgrund ein ganzer Katalog von Informationen erarbeitet werden konnte. So etwa die Wracklagen mit sekundengenauer Positionsangabe und Hintergrundinformationen zu den betroffenen Fahrzeugen wie der beim Verlust an Bord befindlichen Ladung, den Passagieren, technischen Daten, durchgeführten Reisen des Schiffes und – falls nachvollziehbar – auch der Ursache für dessen Untergang.

Bei mehreren Tausend Schiffswracks spielten kriegerische Konflikte eine entscheidende Rolle für die Totalverluste. Im Ersten Weltkrieg versanken allein über 1.000 seegehende Fahrzeuge vor der Küstenlinie Irlands. Die ehemalige irische Ministerin für Culture and Heritage, Josepha Madigan, erläuterte dazu, dass diese Schiffe „praktisch die Westfront an die Küste Irlands brachten. Das irische Volk wurde so auf die düsteren Realitäten des Krieges, aber auch auf das Ausmaß des tragischen Todes an Land und auf See aufmerksam gemacht."



PUNKTGENAU: Zu über 4.000 Schiffs- und Bootswracks auf Binnen-, Küsten- und Hochseegewässern Irlands liegen Hintergrundinformationen und sekundengenaue Positionen vor. Hier die am 15. Januar 1903 in der Dingle Bay gesunkene *SS Manchester Merchant* ...

... oder die am 12. Januar 1868 vor Cork untergegangene *SS Chicago*

Im Zweiten Weltkrieg wiederholte sich das Massensterben der Schiffe; in der unmittelbaren Nachkriegszeit versenkte man dann in der Operation „Deadlight" die noch vorhandenen Unterseeboote der Kriegsmarine vor Irland.

Die in der stetig wachsenden Datenbank gespeicherten Wracklagen waren bislang fast ausschließlich von Behörden und einigen wenigen Archäologen oder Historikern nutzbar. Damit blieb es schwierig, die vorhandenen Informationen fortzuschreiben und zu ergänzen, denn dazu bedarf es einer möglichst guten Zugänglichkeit durch eine breite Öffentlichkeit.

Stichwort „Schwarmwissen". Woanders kaum denkbar, entschied man sich in Dublin für einen interessanten Sonderweg. Der National Monuments Service und das Department of Culture, Heritage and the Gaeltacht haben gemeinsam den „Wreck Viewer" auf den Weg gebracht.

Das Geoinformationssystem basiert auf sechs verschiedenen Grundkartenmodellen (Imagery with Labels, Oceanographic, Open Street Map, Streets, Topographic, National Geographic) von GSI, OceanWise, Esri, DeLorme, NaturalVue und der NOAA OCS, die in einem interaktiven Kartenwerk mit der Wreck Inventory Database of Ireland und dem Historic Environment Viewer verknüpft werden konnten.

> **„Ein wunderbarer Online-Service, der eine viel größere Wertschätzung und ein größeres Bewusstsein für unser maritimes Erbe fördern könnte"**

Josepha Madigan fasste es treffend zusammen: „Dieser wunderbare neue Online-Service wird hoffentlich eine viel größere Wertschätzung und ein größeres Bewusstsein für unser maritimes Erbe fördern, und gleichzeitig ein wesentliches Instrument zum Schutz dieser bemerkenswerten Ressource darstellen. […] Diese Wracks erstrecken sich über die gesamte Seefahrt rund um und innerhalb der Insel, von prähistorischen Einbäumen bis hin zu mittelalterlichen Handelsschiffen, Kriegsschiffen und Ozeandampfern." Das interaktive kostenfreie Kartenwerk einschließlich Download-Funktionalität kann online unter https://dahg.maps.arcgis.com/apps/ genutzt werden. ⚓

U-BOOT-WERKSTATTSCHIFF *STAHL*

Unermüdliche Helfer

Sie fuhren und arbeiteten im Schatten der großen und kleinen, sicht- und unsichtbaren erfolgreichen Schiffe und Boote der Kriegsmarine. Für ihre Einsatzfähigkeit leisteten sie bei anfallenden Reparaturen unersetzbare Hilfe. Eines der wichtigsten Werkstattschiffe, speziell für Unterseeboote, sollte die *Stahl* werden, die jedoch nie zum Einsatz kam. Warum?

Von Rüdiger von Ancken

Um 1939/40, ein genaues Datum ist nicht bekannt, bestellte die sowjetische Firma V. O. Machino-Import Moskau bei der Amsterdamer Werft Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij zwei Kabelleger mit den Baunummern 310 und 311.

Nach der Besetzung Hollands durch die deutsche Wehrmacht im Mai 1940 übernahm die Kriegsmarine beide Schiffe, von denen bisher nur Pläne vorlagen, und baute sie zu Werkstattschiffen aus. Aus der Nummer 310 wurde das Werkstattschiff 5 und erhielt später den Namen *Stahl*.

Zwischen der Kiellegung 1941 und dem Stapellauf 1943 lagen zwei Jahre. Für die ungewöhnlich lange Bauzeit spielten einige Faktoren eine besondere Rolle. So mangelte es an Material und Arbeitskräften; hinzu kam, dass wegen Verdunkelung Nachtarbeit verboten war, was die Montage weiter verzögerte.

Schiff verlegt nach Hamburg

Am 18. September 1944 wurde die *Stahl* von Amsterdam zur Hamburger Stülcken-Werft verlegt und dort der 31. U-Boot-Flottille unterstellt. Das Schiff war als U-Boot-Werkstattschiff im Norwegenraum vorgesehen und konnte mit der umgebauten Kabelablaufrolle U-Boote teilweise aus dem Wasser heben. Korvettenkapitän Henry Keller, der sich als ehemaliger Chef der 59. Vorposten-Flottille in Nordnorwegen besonders gut auskannte, übernahm das Schiff als Kommandant.

In einem Schreiben an den Kommandierenden Admiral der U-Boote, Hans-Georg von Friedeburg, berichtete Henry Keller am 1. Januar 1945 über die Schwierigkeiten, die bei der Verlegung des Schiffes nach Hamburg auftraten, und des Weiteren über Probleme, die nach der Indienststellung des Schiffes am 16. Dezember 1944, noch zu bewältigen waren. Da sich die Westfront Holland immer weiter näherte, erwog man, das seeuntüchtige Schiff entweder zu sprengen oder zu verlegen, und entschied dann, seinen Bau in Hamburg fortzusetzen, um es möglichst schnell der Front in Norwegen zuzuführen. Es fuhr am 18. September mit eigener Maschinenkraft unter Geleitschutz von fünf M-Booten der 13. Räumflottille nur mit dem Nötigsten nach Hamburg. Wichtige Werkstattausrüstungen und Ersatzteile mussten aus zeitlichen Gründen zurückbleiben, sie sollten später per Lastkahn nachgeliefert werden.

So hatte die *Stahl* auf der Fahrt von Amsterdam nach Hamburg weder Rettungsboote noch Ankergeschirr an Bord. Die Ruderanlage war noch nicht betriebsklar, sodass mit dem Notruder gesteuert werden musste, was den Einsatz von 20 Mann erforderte. Da die Kreiselanlage ebenfalls unklar war, steuerte man die gesamte Strecke nach Magnetkompass. Auch Flakgeschütze zur Abwehr von Fliegerangriffen waren noch nicht installiert.



DER KOMMANDANT: Henry Keller, hier noch als Kapitänleutnant und Chef der 59. Vorposten-Flottille, kommandierte das unvollendete Werkstattschiff

Foto: Sammlung H. Keller, Hamburg

Zu allem Überfluss stellte sich auf See heraus, dass sich zu wenig Ballast an Bord befand und das Schiff mit schweren Stabilitätsproblemen zu kämpfen hatte. Kommandant Keller sprach in seinem Bericht von „negativer Anfangsstabilität". Aber das Schiff schaffte es, unversehrt nach Hamburg zu gelangen und an der Pier der Stülcken-Werft festzumachen.

Nacharbeiten nötig

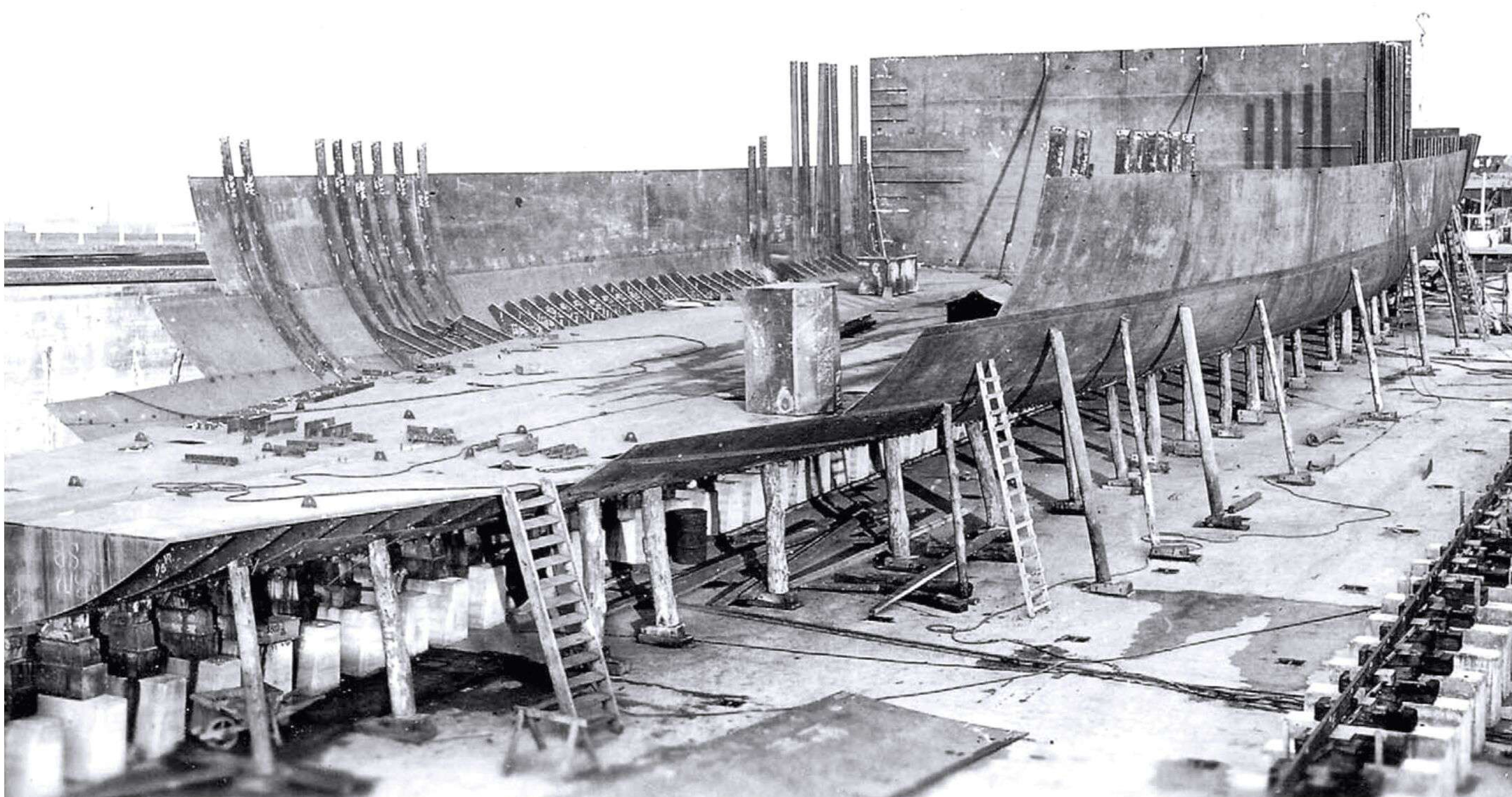
Als eine der vordringlichsten Arbeiten galt das Herstellen ausreichender Stabilität, für die ein zusätzlicher Ballast von mindestens 2.000 Tonnen ermittelt worden war. Ein weiterer wichtiger Punkt war die Installation der Sauerstoffbereitungsanlage für die Schweißgeräte. Diese noch nicht fertiggestellte Anlage sollte aus Frankfurt angeliefert werden, wofür eigens drei bordeigene Fachleute entsandt wurden, um die dortige Fertigung zu beaufsichtigen und zu beschleunigen.

Im Torpedo-Lagerraum konnten nur 38 Torpedos gelagert werden, gefordert war aber eine Kapazität für 72 Torpedos. Die für den Transport der Torpedos im Schiff benötigten Schienen, Drehscheiben und Laufkatzen fehlten gänzlich. Für den Torpedokopf-Lagerraum waren ebenfalls keine Transportmittel vorhanden, zudem lag der obere Kopfraum über Wasser und war gegen Beschuss völlig ungesichert. Sowohl den unteren als auch den oberen Kopfraum konnte man nicht fluten, stattdessen gab es nur eine Berieselungsanlage. Für das 150 Tonnen schwere Hebegerät am Bug, die ehemalige Kabelablaufrolle, fehlten sämtliche beweg-

KIELLEGUNG: Der Bau der *Stahl* begann früh zu Beginn des Krieges, zog sich jedoch endlos hin – aus verschiedenen Gründen. Das Bild zeigt den gestreckten Kiel, im Vordergrund der Wellenbock für die beiden Schwanzwellen (15. Oktober 1941)

AUF DER HELLING: Der Doppelboden und die Mittschiffssektion am 18. November 1941

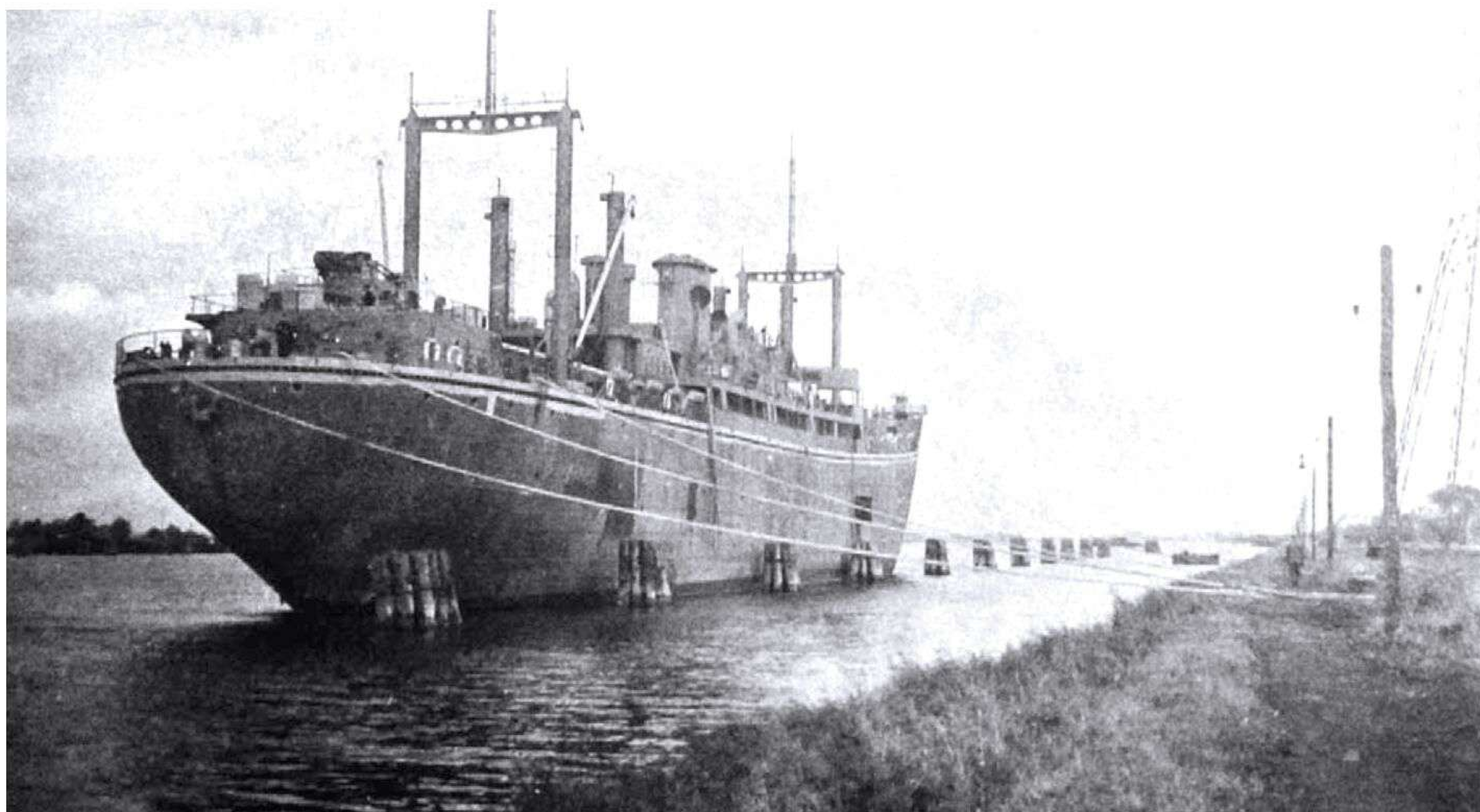
Fotos (2): Archiv NDSM-Werfmuseum, Amsterdam



HEBEGERÄT: Die Kabelablaufrolle, der spätere Kran zum Anheben der U-Boote, wird gerade eingesetzt

Fotos (2): Archiv NDSM-Werfmuseum, Amsterdam

STAPELLAUF: Das Werkstattschiff *Stahl* gleitet am 4. September 1943 in sein Element. Die lange Bauzeit war offenbar ein schlechtes Omen, denn das Schiff kam nie zum Einsatz



AUSLAUFBEREIT: Das Werkstattschiff *Stahl* im Noordzeekanaal bei Amsterdam im September 1944 Foto: Sammlung H. Keller, Hamburg

lichen Teile. Gerade diese Hebeeinrichtung aber war ein wichtiger Bestandteil für die Reparatur an Ruder, Schrauben und Torpedoklappen der U-Boote.

Viele weitere Punkte standen auf der Werftliste, die auch kleinere Dinge betrafen. So war zum Beispiel keine Werkstatt an Bord arbeitsfähig, da die notwendigen Werkzeuge und Ersatzteile noch in Holland lagen. Oder man musste, um eine einzelne Drehbank in Betrieb zu nehmen, das Bohrfutter von einer Hamburger Firma ausleihen. Die fehlenden und noch einzubauenden Einrichtungs-, Ersatz- und Ausrüstungsgegenstände zogen sich gleichsam wie ein Roter Faden durch die Anforderungslisten.

Termin nicht einzuhalten

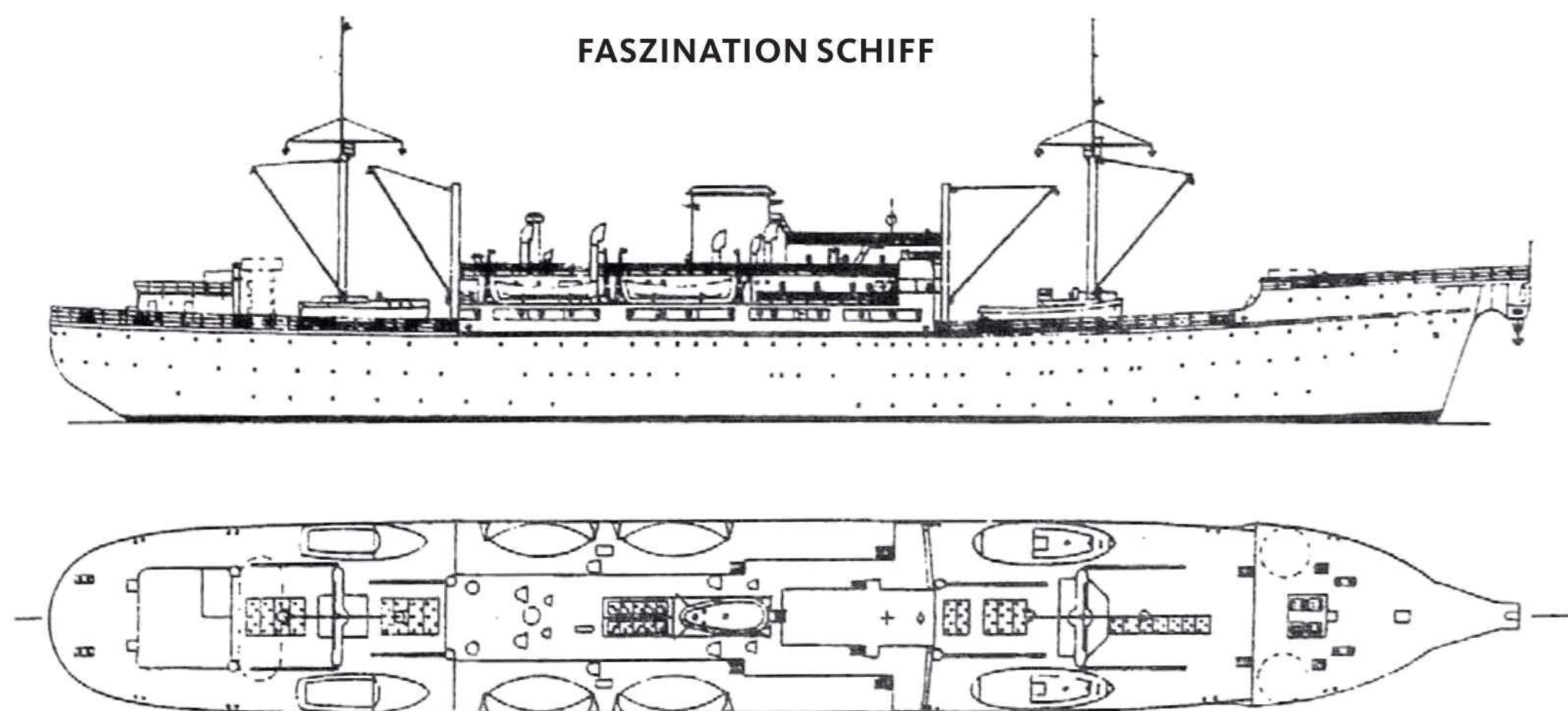
Kommandant Henry Keller wies in seinem Bericht darauf hin, dass unmittelbar nach Ankunft in Hamburg die ersten Maschinen-Bauarbeiten von der Stülcken-Werft, Schiffsbauarbeiten von dem Technischen Betrieb der Hapag sowie andere Tätigkeiten von bordeigenen Männern in Angriff genommen wurden. Aber der erste für die Fahrbereitschaft des Schiffes festgelegte Termin (15. Januar 1945) sei unter gar keinen Umständen mehr zu halten.

Kellers Bericht schloss mit den Worten, dass der „Führer der U-Boote (FdU) Norwegen“ ein Schiff erwarte, das nach Ankunft umgehend mit den Reparaturarbeiten an U-Booten beginnen müsse. Dies könne aber nur gewährleistet werden, wenn das Schiff in Hamburg weitestgehend fertiggestellt sei und die eigene Besatzung alle noch ausstehenden Resttätigkeiten dann selbst erledigen würde. Je weiter der Prozess in Hamburg voranschreite, desto früher wäre das Schiff einsatzbereit. Als Gründe für ein Verbleiben in der Hansestadt nannte er vor allem bedeutend mehr Arbeitskräfte und Facharbeiter, das Heranziehen anderer Firmen, bessere Möglichkeiten, um Material zu beschaffen, Rat und Tat von Schiffbau-Sachverständigen sowie geringere Nachschubschwierigkeiten.

Am 7. Dezember 1944 wurde das Schiff von der Stülcken-Werft zum Schuppen 72 verholt. Diesen Liegeplatz hatte man gewählt, um den an Bord arbeitenden Betrieben eine bessere und kürzere Werkstattanbindung zu bieten, wovon besonders der Technische Betrieb der Hapag profitierte.

Bombentreffer

„Als am 20. März 1945 gegen 16 Uhr Fliegeralarm gegeben wurde, suchte die Besatzung den Bunker der K.L.A. [Kriegsschiffbau-Lehrabteilung] am Reiherdamm auf, der sich etwa 14 Gehminuten vom Liegeplatz entfernt befand. Nur sieben Mann Brandwache unter Führung des Leutnants (Ing.) Gosch und fünf Mann Sicherheitswache blieben an Bord. Als der erste Angriff ansetzte, suchten beide Wachen das 150 Meter entfernte Kühlhaus Grevenhof auf. Nach Fallen des ersten Bombenteppichs kehrte die Brandwache zum Schiff zurück und stellte fest, dass die ‚*Stahl*‘ mehrere Bombentreffer erhalten hatte. Auf dem Vor- und Achterschiff brannte es und das Schiff hatte nach Steuerbord Schlagseite. Als die zweite Angriffswelle anrollte, befahl Lt. Gosch seinen Leuten wieder in Deckung zu gehen, er selbst blieb an Bord, um Sofortmaßnahmen zu ergreifen, d. h. um die Feuerlöschpumpen anzuwerfen. Die Bomben der zweiten Welle trafen das Schiff allerdings



nicht mehr. Inzwischen war der Maschinenraum so voll Wasser gelaufen, dass die Hilfsdiesel und damit auch die Pumpen nicht mehr gestartet werden konnten. Mittlerweile hatte die Schlagseite weiter zugenommen, sodass die aus dem Bunker herbeigeeilte Besatzung bequem von der Pier aus auf das Brückendeck übersteigen konnte. Der Erste Offizier, Oberleutnant Hofmann, übernahm nun das Kommando und ließ als Erstes alle verfügbaren Feuerlöschschläuche klarlegen, um mithilfe des sehr schnell eingetroffenen Feuerlöschbootes die Brandbekämpfung zu beginnen. Der nicht benötigte Teil der Besatzung wurde zur Bergung von Schiffsinventarien eingesetzt. Bis Mitternacht wurde die Brandbekämpfung fortgesetzt, da man das abklingende Feuer erst jetzt unter Kontrolle bekam.

Zwischenzeitlich hatte man folgende Schäden durch Bombentreffer festgestellt:

1. Der Bombeneinschlag auf der Back verursachte in der Wasserlinie ein ca. 8 x 15 Meter langes Loch und entfachte auch den Brand auf dem Vorschiff.
2. Ein Bombeneinschlag mittig an der Steuerbordseite riss in der Wasserlinie ein Loch von ca. 3 x 3 Metern.
3. Im Achterschiff gab es einen Bombeneinschlag über der Wasserlinie, durch den das Feuer im Achterschiff entstand.
4. Aufgrund der starken Beschädigung an der Pier wurde angenommen, dass eine vierte Bombe das Schiff in Höhe des Maschinenraumes unter Wasser getroffen haben musste."

Klare Anweisungen

Als Sicherheitsmaßnahmen seitens der Schiffsführung, so teilte Kommandant Keller abschließend in seinem Bericht mit, hatten alle Feuerlöschschläuche mit Mundstück auf den Rollen an den vorgeschriebenen Plätzen klar zum Gebrauch gelegen, und 60 Handfeuerlöscher waren im Schiff verteilt. Ein ständiger Schiffsbefehl, zuletzt am 17. März zum wiederholten Mal bekanntgegeben, lautete: „Bei Fliegeralarm alle Schotten und Bullaugen dicht. Beim Von-Bord-Gehen in den Bunker Anzug blau und möglichst viele eigene Ausrüstungsstücke mit sich tragen."

TECHNISCHE DATEN

Werkstattschiff Stahl

Bauwerft	Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij, Amsterdam
Baunummer	310
Kiellegung	15.9.1941*
Stapellauf	4.9.1943
Länge	127,0 m
Breite	17,0 m
Tiefgang	5,65 m
Verdrängung	ca. 6.900 tdw**
Antriebsart	3 Stork-6-Zylinder-Viertakt-Diesel, 2 an Backbord, 1 an Steuerbord, auf 2 Propeller
Maschinenleistg.	2.040 PS
Geschwindigkeit	12,7 kn
Besatzung	ca. 150 Mann während der Werftzeit in Hamburg, danach 236 Mann und 125 Facharbeiter
Bewaffnung	Flakgeschütze, Art und Anzahl nicht bekannt
Zusätzliche Ausrüstung	2 Arbeitsboote auf dem Vorschiff und 2 Verkehrsboote auf dem Achterschiff verstaut

* Die Schiffbaupläne wurden am 28. Januar 1941 genehmigt.
** Das Schiff war bis zum 1. Januar 1945 laut Kommandantenbericht noch nicht offiziell vermessen.

> **„Bei Fliegeralarm alle Schotten und Bullaugen dicht. Beim Von-Bord-Gehen Anzug blau, möglichst viele Ausrüstungsgegenstände mitnehmen"**

Austausch auf hoher Ebene

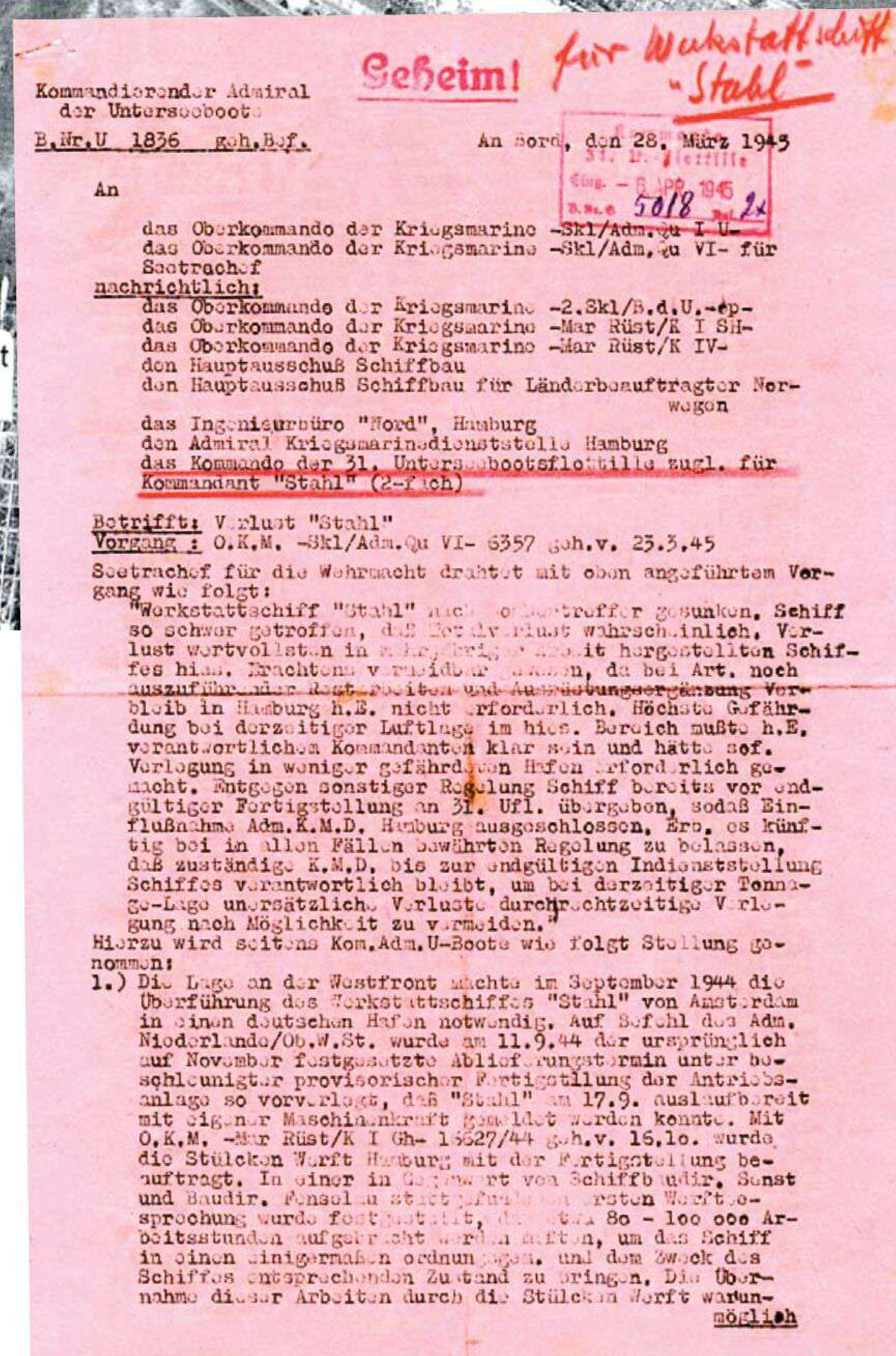
Drei Tage nach dem Verlust des Werkstattschiffes drahtete am 23. März 1945 der Seetransportchef (Seetrachef) Konteradmiral Conrad Engelhardt in einem als geheim eingestuften Schreiben an Admiral von Friedeburg:

„Werkstattschiff ‚*Stahl*' nach Bombentreffer gesunken. Schiff so schwer getroffen, dass Totalverlust wahrscheinlich. Verlust wertvollsten, in mehrjähriger Arbeit hergestellten Schiffes hies. [hiesigen] Erachtens vermeidbar gewesen, da bei Art. noch auszuführender Restarbeiten und Ausrüstungsergänzung Verbleib in Hamburg h. E. [hiesigen Erachtens] nicht erforderlich. Höchste Gefährdung bei derzeitiger Luftlage im hies. Bereich musste h. E. verantwortlichem Kommandanten klar sein und hätte sof. Verlegung in weniger gefährdeten Hafen erforderlich gemacht. Entgegen sonstiger Regelung Schiff bereits vor endgültiger Fertigstellung an 31. Ufl. [U-Boot-Flottille] übergeben, sodass Einflussnahme Adm. K.M.D. Hamburg ausgeschlossen. [Admiral Kriegsmarinedienststelle Hamburg, Konteradmiral Hans Bütow] Erb. es künftig bei in allen Fällen bewährten Regelung zu belassen, dass zuständige K.M.D bis zur endgültigen Indienststellung verantwortlich bleibt, um bei derzeitiger Tonnage-Lage unersetzliche Verluste durch rechtzeitige Verlegung nach Möglichkeit zu vermeiden."

Admiral von Friedeburg nahm am 28. März 1945 in einem wiederum als geheim eingestuften Schreiben zum Verlust des Schiffes Stellung. Auf drei eng beschrie-

ENGLISCHES AUFKLÄRUNGSFOTO: Zwei Tage nach der Bombardierung hat die *Stahl* (roter Pfeil) nur noch leichte Schlagseite nach Steuerbord. Luftbild eines RAF Aufklärungsflugzeugs vom 22. März 1945

Foto: Sammlung von Ancken



Geheim! für Werkstattschiff "Stahl"

Kommandierender Admiral
der Unterseeboote

B.Nr.U 1836 geh.Bef.

An Bord, den 28. März 1945

31. U-Flottille
Eing. – 6. APR. 1945
B.Nr. 5018 2x

An

das Oberkommando der Kriegsmarine -Skl/Adm.Qu I U-
das Oberkommando der Kriegsmarine -Skl/Adm.Qu VI- für Seetrachef

nachrichtlich:
das Oberkommando der Kriegsmarine -2.Skl/B.d.U.-op-
das Oberkommando der Kriegsmarine -Mar Rüst/K I SH-
das Oberkommando der Kriegsmarine -Mar Rüst/K IV-
den Hauptausschuß Schiffbau
den Hauptausschuß Schiffbau für Länderbeauftragter Norwegen
das Ingenieurbüro "Nord", Hamburg
den Admiral Kriegsmarinedienststelle Hamburg
das Kommando der 31. Unterseebootsflottille zugl. für Kommandant "Stahl" (2-fach)

Betrifft: Verlust "Stahl"
Vorgang: O.K.M. -Skl/Adm.Qu VI- 6357 geh.v. 23.3.45

Seetrachef für die Wehrmacht drahtet mit oben angeführtem Vorgang wie folgt:
"Werkstattschiff "Stahl" nach [illegible]treffer gesunken. Schiff so schwer getroffen, daß Totalverlust wahrscheinlich. Verlust wertvollsten in [illegible] hergestellten Schiffes hies. Erachtens vermeidbar [illegible], da bei Art. noch auszuführender Restarbeiten und Ausrüstungsergänzung Verbleib in Hamburg h.E. nicht erforderlich. Höchste Gefährdung bei derzeitiger Luftlage im hies. Bereich mußte h.E. verantwortlichem Kommandanten klar sein und hätte sof. Verlegung in weniger gefährdeten Hafen erforderlich gemacht. Entgegen sonstiger Regelung Schiff bereits vor endgültiger Fertigstellung an 31. Ufl. übergeben, sodaß Einflußnahme Adm.K.M.D. Hamburg ausgeschlossen. Erb. es künftig bei in allen Fällen bewährten Regelung zu belassen, daß zuständige K.M.D. bis zur endgültigen Indienststellung Schiffes verantwortlich bleibt, um bei derzeitiger Tonnage-Lage unersätzliche Verluste durch rechtzeitige Verlegung nach Möglichkeit zu vermeiden."

Hierzu wird seitens Kom.Adm.U-Boote wie folgt Stellung genommen:

1.) Die Lage an der Westfront machte im September 1944 die Überführung des Werkstattschiffes "Stahl" von Amsterdam in einen deutschen Hafen notwendig. Auf Befehl des Adm. Niederlande/Ob.W.St. wurde am 11.9.44 der ursprünglich auf November festgesetzte Ablieferungstermin unter beschleunigter provisorischer Fertigstellung der Antriebsanlage so vorverlegt, daß "Stahl" am 17.9. auslaufbereit mit eigener Maschinenkraft gemeldet werden konnte. Mit O.K.M. -Mar Rüst/K I Gh- 16627/44 geh.v. 16.10. wurde die Stülcken Werft Hamburg mit der Fertigstellung beauftragt. In einer in Gegenwart von Schiffbaudir. [illegible] und Baudir. [illegible] stattgefundenen ersten Werftbesprechung wurde festgestellt, daß etwa 80 – 100 000 Arbeitsstunden aufgebracht werden müßten, um das Schiff in einen einigermaßen ordnungsgem. und dem Zweck des Schiffes entsprechenden Zustand zu bringen. Die Übernahme dieser Arbeiten durch die Stülcken Werft war unmöglich

SCHRIFTVERKEHR: Erste von vier Seiten der Stellungnahme des Admirals von Friedeburg zum Verlust des Werkstattschiffes; man beachte den Verteiler

Foto: Sammlung H. Keller, Hamburg

benen Seiten zählte er sämtliche Probleme und Schwierigkeiten auf, die eine frühere Fertigstellung des Schiffes verhindert hatten, und Gründe dafür, warum es so lange in Hamburg liegen bleiben musste. In sein Schreiben flossen auch viele Passagen aus dem Bericht des Kommandanten vom 1. Januar ein.

„Zusammenfassend wird daher festgestellt, dass eine frühere Verlegung des Schiffes in den Norwegenraum nicht möglich gewesen ist, ohne den von der operativen Führung geforderten sofortigen Einsatz des Werkstattschiffes für U-Boot-Reparaturen zu unterbinden. Eine Verlegung des Schiffes in dem zuletzt erreichten Zustand hätte keine Entlastung der angespannten Werftlage im Norwegenraum bringen können. Das Schiff war noch für zumindest weitere drei Wochen an eine leistungsfähige Heimatwerft gebunden, da ein großer Teil der noch ausstehenden überlebensnotwendigen Arbeiten unter keinen Umständen nur durch das Werkstattpersonal von ‚*Stahl*' hätte ausgeführt werden können. D. E. sind von dem Zeitpunkt der Indienststellung des Werkstattschiffes ‚*Stahl*' an alle notwendigen Maßnahmen mit der notwendigen Dringlichkeit und Beschleunigung eingeleitet und durchgeführt worden, sodass ich den Vorwurf, das Schiff hätte den Hamburger Raum früher verlassen können bzw. müssen, als ungerechtfertigt ablehnen muss. gez. v. Friedeburg"

Dem Schwesterschiff *Eisen* erging es nicht besser, es wurde am 25. April 1945 auf der Elbe vor Brunsbüttel bei einem Luftangriff in Brand geschossen und auf den Strand gesetzt.

Krieg überstanden

Nach Kriegsende war Korvettenkapitän Henry Keller als Kommandant auf dem Trossschiff *Dithmarschen* eingesetzt. Bis zur Übergabe an die U.S. Navy Anfang 1946 blieb er noch auf dem Schiff, anschließend kehrte er als Kapitän zu seiner alten Reederei, den Stinnes Linien, zurück. Kapitän Keller starb im Oktober 1982 im Alter von 91 Jahren in der Hansestadt Hamburg. ⚓

U 2360 IN 1:72

Typ XXIII aufgetaucht

Der U-Boot-Typ XXIII ist für Modellbauer eine harte Nuss. Referenzen sind dürftig, der Variantenreichtum dafür gigantisch. Thomas Hopfensperger hat sich an diese Aufgabe gewagt

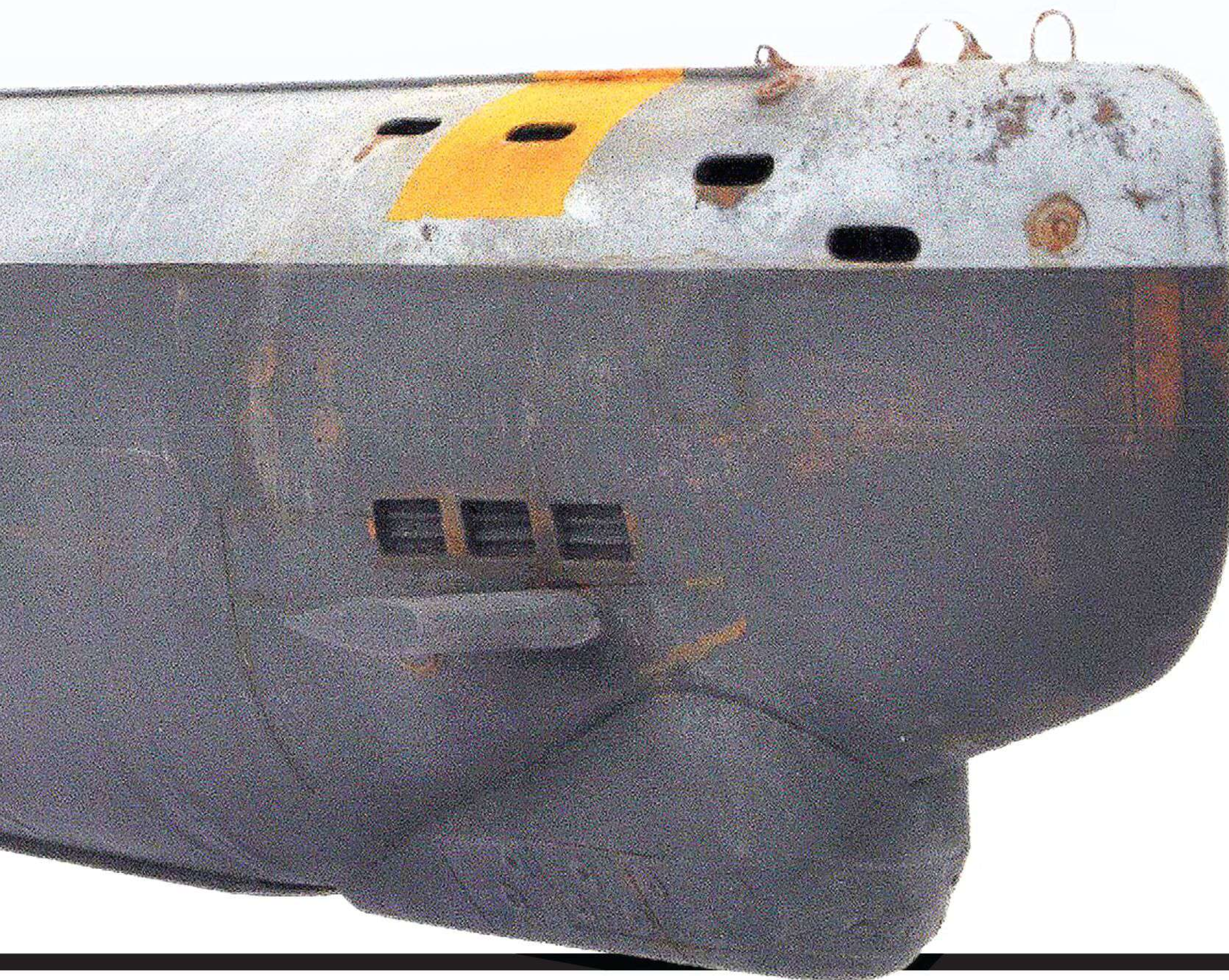
Von Thomas Hopfensperger





Aufgrund seiner geringen Ausmaße zählte Typ XXIII zu den Küsten-U-Booten
Fotos: Thomas Hopfensperger

Special Hobbys Team aus Prag hat trotz mancher Kritik mit seiner mutigen Entscheidung, ein U-Boot vom Typ XXIII aufzulegen, entschieden Lob verdient. Mutig ist diese Entscheidung allein schon deshalb, weil der Typ XXIII im Laufe der Serienproduktion häufigen Veränderungen unterworfen war, was es Modellbauern mitunter schwermacht, ein bestimmtes Boot authentisch nachzubilden. Nichtsdestoweniger dürfen sich Marine-Interessierte nun auf einen Modellbausatz freuen, der dieses überaus faszinierende Elektroboot zum Thema hat.
Mehr zum Bau erfahren Sie in der neuesten Ausgabe von *ModellFan*, die ab dem 28. Juni am Kiosk für Sie bereitliegt.



Die formale Originaltreue des knapp einen halben Meter langen Bausatzes ist nicht schlecht geraten, bei Details und Symmetrie hapert es aber



Diese und weitere spannende Modellbauthemen finden Sie in *ModellFan* 7/2021

DIE KURBRANDENBURGISCHE FLOTTE

Mann und Meer

Nach dem Ende des Dreißigjährigen Krieges war Brandenburg ein Sanierungsfall. Um das zu ändern, investierte sein Herrscher Kurfürst Friedrich Wilhelm in Überseehandel und Flottenbau – und setzte dabei alles auf einen umtriebigen Niederländer

Von Christian Kättlitz

GROSSER WURF: Am 1. Oktober 1684, gleichsam dem Gründungstag der Kurbrandenburgischen Flotte – kaufte der Monarch die Fregatte *Friedrich Wilhelm zu Pferde* und sieben weitere Schiffe von Raule; Gemälde von Olaf Rahardt

Foto: picture-alliance/Bildagentur-online/Sunny Celeste Olaf Rahardt

Es konnte nur aufwärts gehen. Als Friedrich Wilhelm I. im Jahr 1640 das Erbe seines Vaters als Kurfürst in Brandenburg antrat, glich das Land einem Scherbenhaufen. Der Dreißigjährige Krieg, damals noch im vollen Gange, hatte bereits schwere Tribute gefordert, und als er acht Jahre später endete, war der Staat vollkommen ruiniert. Zwar hatte sich das ursprünglich kleine Fürstentum gegenüber der Vorkriegszeit um gut zwei Drittel vergrößern können, doch in diesem Zustand musste es ein Spielball der größeren Mächte bleiben.

In Friedrich Wilhelms Augen tat Abhilfe bitter not. Neben dem Neuaufbau des Heeres leitete er auch eine Reihe von ökonomischen Reformen in die Wege, die seine Herrschaft auf festeren Boden stellen sollten. Wie das ging, hatte er in den Niederlanden gelernt, in deren relativer Sicherheit er prägende Jugendjahre verbracht hatte. Der prosperierende Staat galt dem Brandenburger Kurfürsten als Vorbild. Nicht nur importierte er von dort Tausende Fachleute, er schickte auch seine eigenen Untertanen an die Nordsee in die Lehre.

Da die Niederlande einen Großteil ihres Wohlstandes dem Fernhandel verdankten, lag es zudem nahe, dass Friedrich Wilhelm bemüht war, ihnen auch auf dem maritimen Sektor nachzueifern. Doch zunächst nahmen ihn drängendere Probleme vor der eigenen Haustür in Anspruch, insbesondere der Dauerkonflikt mit Schweden. Über Jahrzehnte stritten beide Mächte um die Vorherrschaft entlang der südlichen Ostsee, wobei die Ländereien des Kurfürsten schwedischen Landungsunternehmen und Seeblockaden zumeist recht hilflos ausgeliefert waren.

Notwendigkeit einer Flotte

Als es im Jahr 1674 wieder einmal so weit war und ein schwedisches Invasionsheer in Brandenburg einfiel, sah sich Friedrich Wilhelm nach Möglichkeiten um, sich seines Feindes auch seewärts zu erwehren. In be-



scheidenem Maße hatte er dies schon einige Jahre zuvor versucht (siehe Infokasten Seite 65), aber diesmal wünschte er spürbare operative Effekte. Da das Fürstentum zu diesem Zeitpunkt allerdings lediglich eine halbverfaulte Staatsjacht unter Segeln hatte, benötigte sein Monarch Hilfe von außen. Die fand er einmal mehr in den Niederlanden, genauer: in der Person Benjamin Raules.

Raule, eine schillernde Figur und zugleich Kriegsunternehmer, windiger Kaufmann und Flottenchef, sollte in den folgenden Jahren zu einem der engsten Vertrauten des Kurfürsten aufsteigen und der gesamten brandenburgischen Marinegeschichte seinen Stempel aufdrücken. Als er und der Kurfürst 1675 erstmals aufeinandertrafen, war Raule nur ein Reeder aus Middelburg, dessen Geschäfte nicht gut liefen und der deshalb eine kleine Flotte zu vermieten hatte – ob für Handel oder Seekrieg, war ihm gleich, und das damalige Schiffsmaterial erlaubte ohnehin beides.



„OBERDIREKTOR IN SEESACHEN“: Der niederländische Reeder und Überseekaufmann Benjamin Raule (1634–1674) überzeugte den Großen Kurfürsten von der Notwendigkeit einer Flotte und Seemacht Brandenburgs

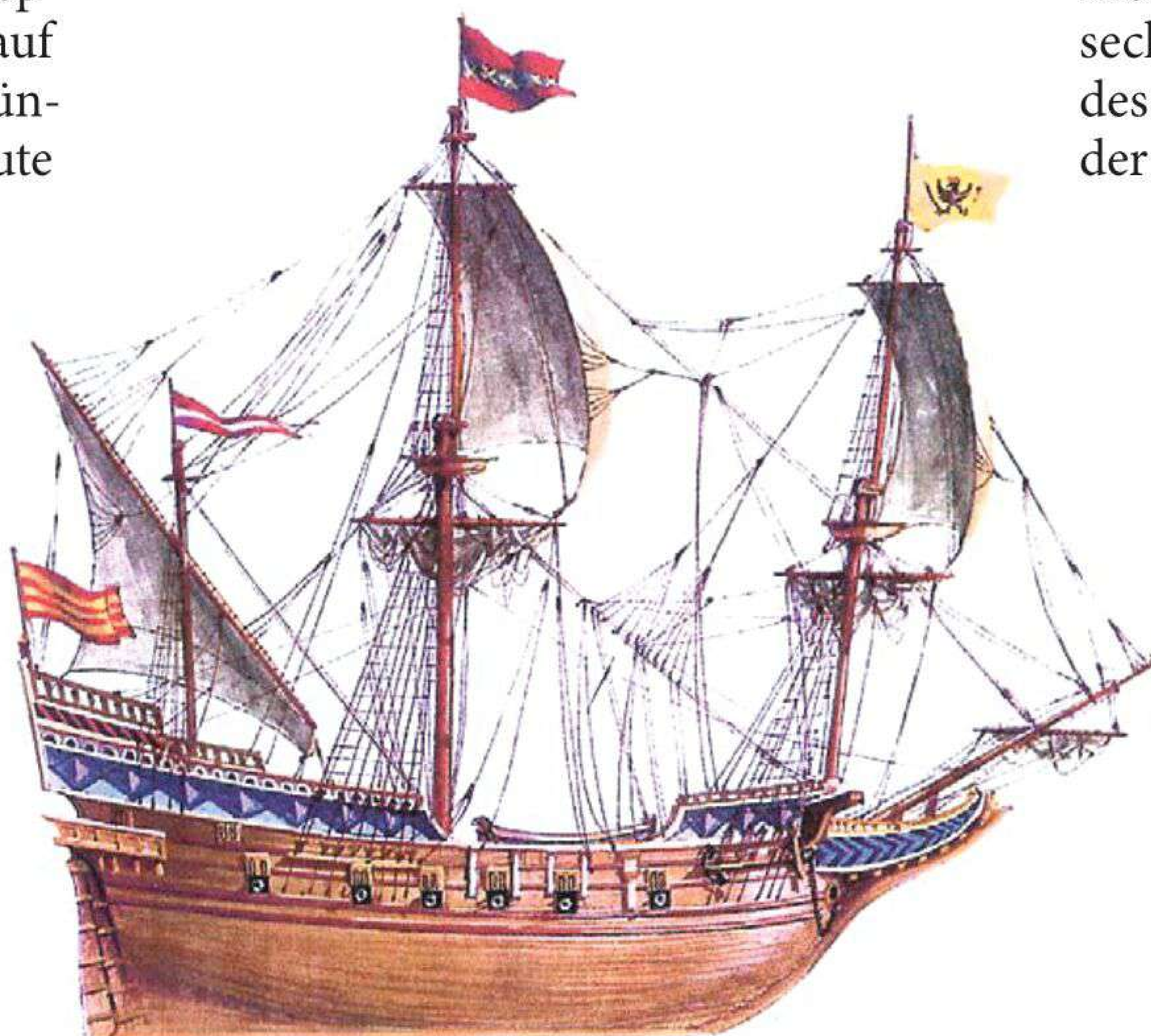
Foto: Sammlung GSW

Ausländisches Know-how

Beide wurden schnell handelseinig, und der Kurfürst stellte Raule einen Kaperbrief aus, der es erlaubte, in der Nordsee nach schwedischen Schiffen zu jagen. Dies ließ sich zunächst sogar gut an, doch die Generalstaaten fürchteten diplomatische Verwicklungen und zwangen Raule, die aufgebrachten Schiffe wieder herauszugeben. Auch ein im September 1675 unternommener Überfall auf eine schwedische Festung in der Wesermündung scheiterte. Doch der Kurfürst vertraute weiter auf Raule und erteilte ihm 1676 einen weiteren Kaperauftrag – diesmal für die Ostsee. Die brandenburgische Mietflotte und ihre überwiegend niederländischen Besatzungen siedelten nach Pillau über.

Von dort konnten sie in den kommenden Jahren recht erfolgreich operieren. Als Juniorpartner der Dänen blockierten Raules Schiffe schwedische Häfen in Pommern und unterstützten auch eine erfolgreiche Landung des Kurfürsten auf Rügen.

Wie der privatisierte Seekrieg im Detail aussah, illustriert eine Episode aus dem Sommer 1676: Am 4. Juni befanden sich die kurfürstlichen Schiffe *König von Spanien*, *Berlin* und *Potsdam* (Raule hatte seine Schiffe zu Ehren des Aufftraggebers „eingedeutscht“) gerade auf Blockadestation vor Stralsund, als in der Nähe eine größere Seeschlacht zwischen Dänen und Schweden stattfand. Raules kleine Flottille nahm daran nicht teil, stieß allerdings auf einen beschädigten schwedischen Nachzügler, den sie, samt einem ihn begleitenden Brander, nach kurzem Kampf erobern konnte.



MARITIME PRÄSENZ: Um Pillau als Hafen Königsbergs vor den Schweden zu schützen, kaufte bereits 1601 Herzog Georg Friedrich I. von den Niederländern ein Schiff – den Zweidecker *Roter Löwe*

Foto: Sammlung GSW

Erste „richtige“ Seeschlacht

In Kolberg, wohin die Prisen gebracht worden waren, kam es zum Streit zwischen dem kurfürstlichen Verbindungsmann und Raules Matrosen, die nach alter Tradition ein Kopfgeld im Wert von Anker und Tauwerk ihrer Beute forderten. Noch bevor die Sache entschieden war, begannen die Seeleute, ihre erhofften Einnahmen in den örtlichen Kneipen zu vertrinken. Der kurfürstliche Beamte durfte dann direkt die Schulden begleichen. Friedrich Wilhelm war aber dennoch froh über den Erfolg und schenkte allen beteiligten Kapitänen eine goldene Medaillenkette.

Der Krieg gegen Schweden endete 1679. Doch er hatte noch ein Nachspiel, das den Brandenburgern – eigentlich den Deutschen überhaupt – ihre erste „richtige“ Seeschlacht bescherte: Weil der König von Spanien dem Kurfürsten noch einige Subsidiengelder schuldig war, unternahm Raule 1680 erneut einen Kaperkrieg, diesmal gegen die katholische Großmacht. Am 30. September 1681 kreuzte ein brandenburgischer Verband aus sechs kleineren Schiffen unter dem Befehl des Vlissinger Kapitäns Thomas Alders vor der portugiesischen Küste.

Sie hofften, das ein oder andere heimkehrende Silberschiff aus Westindien zu erbeuten. Vor dem Cabo de São Vicente stieß Alders jedoch auf ein weit überlegenes spanisches Geschwader, das eigens entsandt wurde, um ihn zu stellen. Nach einem zweistündigen Verfolgungsgefecht gelang den Brandenburgern die Flucht. Zwar war der Tod von zehn Matrosen zu beklagen, doch immerhin konnte Alders seine Schiffe retten.

Geschäftstüchtiger Chef

Überhaupt verlief der Kaperkrieg gegen Spanien holprig, und Brandenburg stellte ihn nach diesem Gefecht bald ein. Die finanzielle Zukunft von Raule war aber gesichert. Friedrich Wilhelm hatte nämlich zwischenzeit-



LANDUNG AUF RÜGEN: Friedrich Wilhelm von Brandenburg, stehend in der Mitte, 1678 mit der brandenburgischen Flotte, die zunächst aus angemieteten Schiffen bestand

Foto: picture-alliance/Judaica-Sammlung Richter

lich beschlossen, seine maritimen Kapazitäten, die mittlerweile etwa zwei Dutzend Schiffe umfassten, nicht wieder so vollständig abzubauen wie nach dem vorletzten Krieg. Er beauftragte Raule damit, ein permanentes Fregattengeschwader zu unterhalten. Im Grunde war dies der Beginn der brandenburgischen Marine, wenngleich sie diesen Titel offiziell erst 1684 erhielt. Ihr Chef war und blieb Raule, den inzwischen illustre Titel wie „Directeur de la Marine" beziehungsweise „Oberdirektor der Seesachen" schmückten.

Klar voneinander geschieden waren die Verhältnisse in Friedrich Wilhelms Reich übrigens nie. So war Raule bereits Marineminister und Flottenchef in einer Person, zeitgleich aber immer noch selbstständiger Unternehmer, der eigene Schiffe oder die seiner Geschäftspartner in Staatsdienste stellen konnte. Auch konnte er Marineschiffe (also Schiffe, die dem Kurfürsten gehörten) für eigene Zwecke nutzen und führte außerdem die Oberaufsicht über den Bau und Ankauf neuer Einheiten. Selbst die Initiativen für die Gründung und Organisation von Marinewerften in Pillau, Havelberg und Berlin gingen zumeist auf sein Konto.

Verlustreiche Flottenpolitik

Raule ruhte sich jedoch nicht auf dieser Ämterfülle aus, sondern drängte den Kurfürsten immer wieder zu neuen Unternehmungen. Nach Ende des Krieges in der Ostsee gab es für Raules Schiffe nämlich kaum noch etwas zu tun, und neben der nie versagenden Lust auf neue Geschäfte, die ihn umtrieb, sah er sicher auch die Notwendigkeit, in den Augen seines Monarchen unentbehrlich zu sein.

Friedrich Wilhelm war bewusst, dass die ganze Flottenpolitik ein Minusgeschäft war. Er setzte sie nur deshalb fort, weil, wie er seinen Räten 1682 anvertraute, „wir daselbe ein-

BRANDENBURGS FLOTTE

Frühe Anfänge

Raules Flotte war nicht der erste maritime Verband Brandenburgs. Während des Zweiten Nordischen Krieges (1655–1661) waren Friedrich Wilhelm und sein Lehen Preußen in einen Konflikt zwischen Polen und Schweden verwickelt.

Teils aus freien Stücken, aber auch, weil er als Lehnsmann des polnischen Königs dazu verpflichtet war, ließ der Kurfürst eine Flottille aufstellen, die je nach Bündnislage gegen schwedischen Nachschub operierte oder bei diesem assistierte. Sie bestand im Kern aus der Staatsjacht, einer in Königsberg gekauften Fleute, und zwei kleineren ausländischen Schiffen, die zuvor bei Memel gestrandet waren und wieder instand gesetzt wurden.

Eingesetzt wurde dieser Verband nur in der eisfreien Zeit; Befehlshaber war der Kavallerieoffizier Johann von Hille, der während des Winters wieder ins Feld zu reiten pflegte. An größeren Kämpfen war die Flottille nicht beteiligt. Bis auf die Jacht wurden alle Schiffe bald nach Kriegsende wieder verkauft.

FLAGGE ZEIGEN: Die Fregatten *Churprinz* (gebaut 1674) und *Morian* (gebaut 1679/80) im Jahr 1682 vor der afrikanischen Küste mit dem kurfürstlichen Auftrag, eine Niederlassung zu gründen Foto: picture-alliance/akg-images

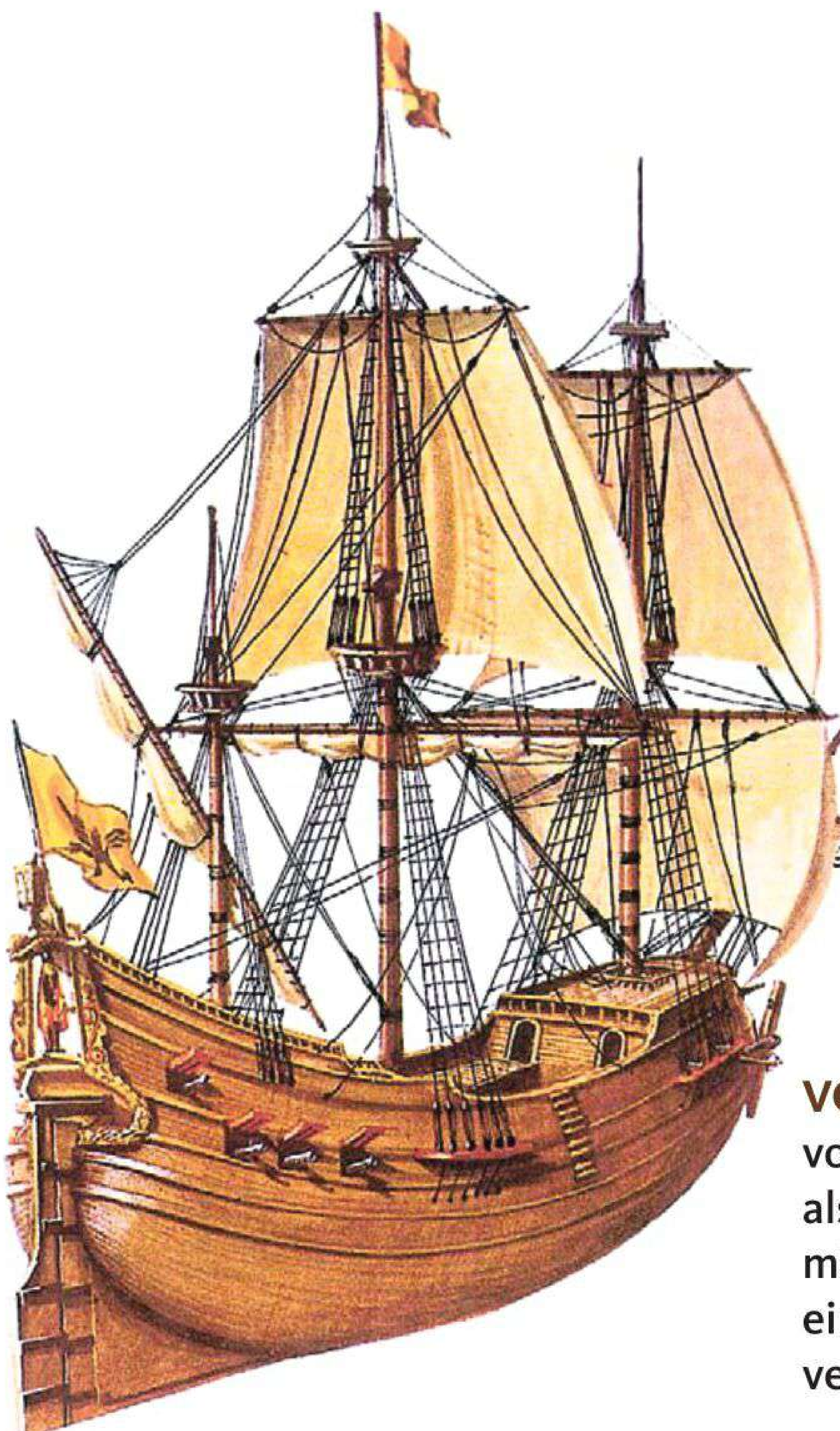
mal angefangen und es überall einen èclat gemachet“. Diese Ansicht konnte sich freilich jederzeit ändern, und so entwarf Raule eine Zukunft der Staatsmarine unter anderem im Walfang vor Grönland oder auch im Kaperkrieg gegen die Mauren im Indischen Ozean. Letzteres „Piratieren“ hielt Friedrich Wilhelm allerdings nicht für würdevoll. Raule hatte aber eine weitere Idee, die auf großes Interesse des Brandenburgers stieß: die Gründung einer Fernhandelskompanie.

Kostentreibende Expedition

Nach Jahren der erzwungenen Ablenkung konnte der Kurfürst damit nun doch noch Teil haben an jenem lukrativen atlantischen Dreieckshandel (siehe Infokasten Seite 68), der den Wohlstand nicht nur der Niederlande so befördert hatte. Friedrich Wilhelm griff tief in seine Tasche und finanzierte Raule eine erste Expedition. Die ging 1680 an die Guinea-Küste ab, um dort Handel zu treiben und, wenn möglich, das Recht zu erwerben, einen Stützpunkt zu errichten. Im Südwesten des heutigen Ghana fand sich ein lokaler Herrscher, der den Brandenburgern den Bau des späteren Forts Groß Friedrichsburg erlaubte.

Harte Konkurrenten

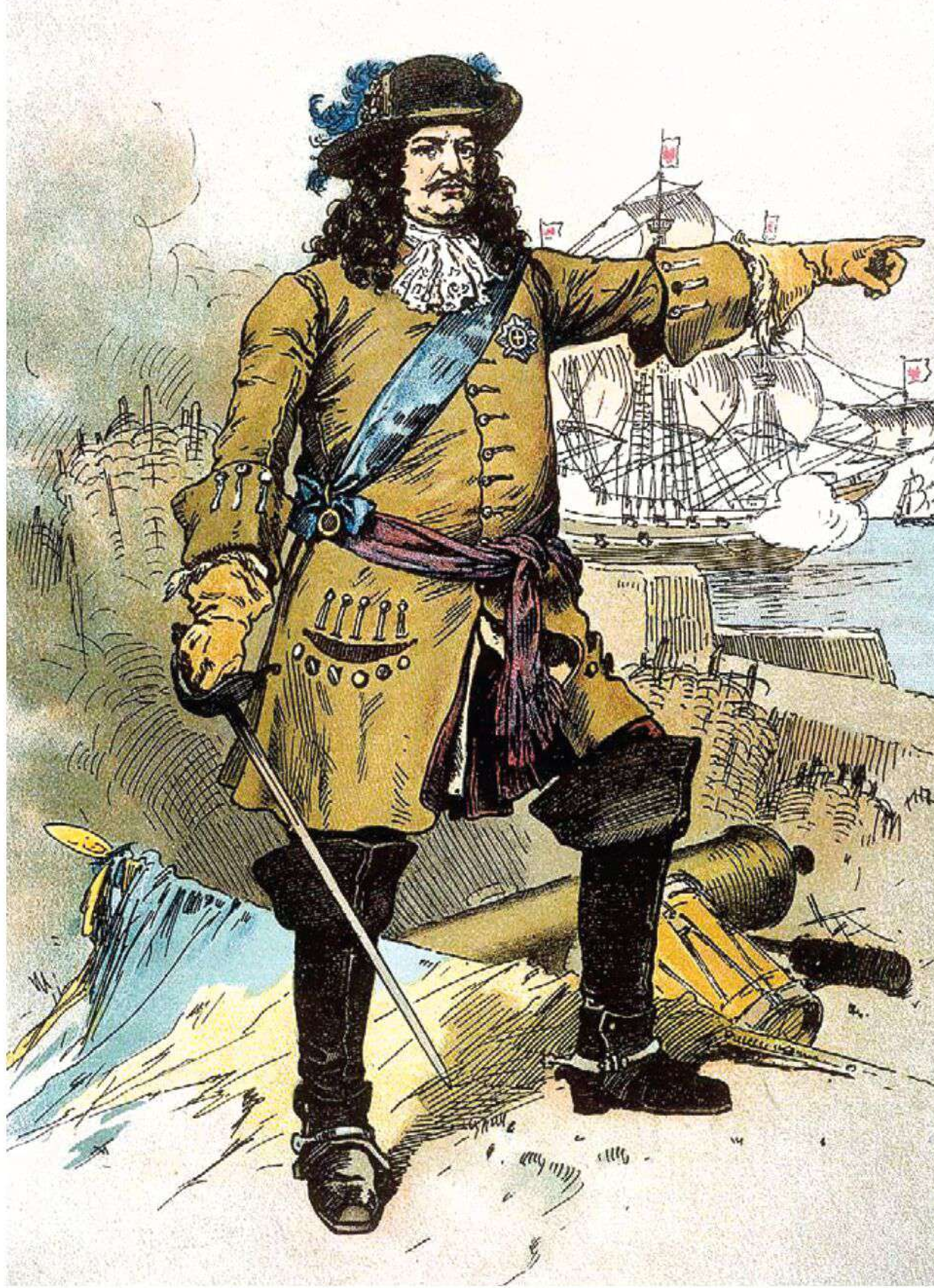
Der Handel gestaltete sich hingegen schwierig. Die Küste Westafrikas war zu jener Zeit längst zwischen den europäischen Großmächten aufgeteilt, die argwöhnisch jeden neuen Konkurrenten beäugten. Es war insbesondere die niederländische Westindien-Kompanie (WIC), mit der die Brandenburger in Zukunft immer wieder aneinandergeraten sollten. Schon eines der beiden ersten Expeditionsschiffe wurde von der WIC beschlagnahmt, und der Frachterlös des zweiten deckte nur knapp die Hälfte der Gesamtkosten.



VON DER GALEONE ZUR FLEUTE: Die um 1675 vom Stapel gelaufene *Derfflinger*, die bis 1684 als *Wolkensäule* fuhr, unternahm ab 1686 regelmäßig Fahrten nach Westafrika, bis sie 1693 von einem französischen Kaperer erobert und weiterverkauft wurde Foto: Sammlung GSW

Friedrich Wilhelm ließ sich davon jedoch nicht beeindrucken. Im März 1682 verlieh er der neu gegründeten „Brandenburgischen Afrikanischen Compagnie“ (BAC) seine Privilegien. Hauptaktionär war der Kurfürst selbst; Generaldirektor wurde – wer auch sonst? – Benjamin Raule. Dieser befand sich zweifellos auf dem Höhepunkt seiner Macht und verfuhr zunehmend nach eigenem Gusto. Es kam vor, dass er Schiffe, die eigentlich für die Marine gebaut worden waren, auf eigene Faust der Handelskompanie zuteilte. Den Kurfürst informierte er erst im Nachhinein und überließ diesem den Gegenwert in Aktien. Ein anderes Mal veräußerte Raule eine der kampfstärksten brandenburgischen Fregatten, weil sie ihm für die Handelsfahrt zu unhandlich erschien. Konsequenzen hatte all das nicht. Friedrich Wilhelm war zwar Marine-Enthusiast, aber Details der täglichen Praxis interessierten ihn offenbar nur wenig.

Seine Afrika-Kompanie konnte ihre Stützpunkte indes zunächst sogar recht zügig erweitern. In der Nähe Groß Friedrichsburgs kamen bald noch drei kleinere Niederlassungen hinzu; 1685 auch die vor der Küste Mauretaniens gelegene Insel Arguin, wo die Brandenburger ein von den Franzosen verlassenes Fort in Besitz nahmen. Schon davor hatte die BAC ihren Hauptsitz von Pillau nach Emden verlegt, was den Zugang zur offenen See erleichterte. Auch konnte vertraglich eine Mitbenutzung der dänischen Antilleninsel St. Thomas vereinbart werden, die der BAC als Stützpunkt für den Verkauf von aus Afrika eingeschifften Sklaven diente. Über die Jahre avancierten die Sklaven übrigens zum profitabelsten „Handelsgut“ der BAC, da die Nachfrage in der damals aufblühenden amerikanischen Plantagenwirtschaft stets hoch war.



AUF ZU NEUEN UFERN: Der Große Kurfürst brachte viel Geld und Ehrgeiz in seine maritimen Pläne ein, musste aber letztlich einsehen, dass aus dem Binnenland Brandenburg keine Seemacht entstehen konnte Foto: picture-alliance/akg-images

Die Nachfolger Friedrich Wilhelms hatten zwar kein Interesse an einer teuren Flotte, erkannten aber durchaus die Bedeutung von Seehandel und Seeherrschaft. Darum unterhielt Friedrich der Große eine stattliche Handelsflotte und war mit der Seemacht England verbündet

Unausweichliche Konflikte

Generell betrachtet war die BAC jedoch während ihres gesamten Bestehens kein gewinnbringendes Unternehmen. Die Schwierigkeiten, die sich schon bei der ersten Expedition gezeigt hatten, setzten sich fort. Ein gutes Beispiel ist die Fahrt der Schnau *Wasserhund* von 1685. Sie segelte, mit Tauschwaren beladen, gen Süden, als sie kurz vor ihrem Ziel von einem niederländischen Schiff aufgebracht wurde.

Da die WIC ein Monopol auf den Handel in Westafrika beanspruchte, beschlagnahmte sie die gesamte Ladung der *Wasserhund* – aber nicht nur das. Sie holte auch sämtliche Niederländer von Bord, da es die Generalstaaten ihren Landsleuten offiziell verboten, für auswärtige Kompanien zu arbeiten.

Schließlich musste die *Wasserhund* mit nur fünf Mann Besatzung ihren Weg nach Groß Friedrichsburg fortsetzen. Dort lag ein weiteres brandenburgisches Schiff, das sodann aus Angst, ebenfalls geplündert zu werden, mit leeren Laderäumen nach Europa zurücklief.

Große Gewinne waren unter solchen Umständen nicht zu machen. Die brandenburgischen Schiffe waren zu wenig wehrhaft und zu gering an Zahl, als dass sie ihren seegewaltigen Konkurrenten hätten Paroli bieten können. Auch besaß das Kurfürstentum kaum politisches Gewicht, um seine Interessen auf diplomatischem Wege zu verteidigen. Selbst die kleineren afrikanischen Stützpunkte – manchmal nur mit zwei Soldaten besetzt – wechselten je nach Bedrohungslage immer mal wieder ihren Besitzer.

Gelegenheit macht Diebe

Der politische Wille, dem abzuhelfen, war zweifellos vorhanden, doch setzte die schwache wirtschaftliche Binnenlage Brandenburgs enge Grenzen. Es gab nicht genügend finanzkräftige Investoren, um die BAC über das gegebene Maß hinaus zu fördern. Zudem fehlte es an verarbeitender Industrie im Mutterland ebenso wie an eigenen „echten“ Kolonien, die feste Abnehmer der transportierten Güter gewesen wären. Der Handel der Brandenburger kam daher im Grunde auf simpler Gelegenheitsbasis zustande, was die Gewinne nicht eben sprudeln ließ. Oft verlegten sich die Schiffe des Kurfürsten deshalb auf Schmuggel – ein Kompaniekapitän machte sich sogar mit seinem Schiff als Freibeuter selbstständig.

Als Friedrich Wilhelm 1688 starb, war das Ende seines maritimen Erbes deshalb absehbar. Seine Nachfolger hatten für Flotte und Fernhandel wenig Sinn – und mit deren Niedergang verglühte auch Raules Stern. Zwar erhielt dessen halbbankrotte Afrikanische Kompanie 1692 noch einmal Auftrieb, indem ihr sämtliches Eigentum und Inventar der Staatsmarine überschrieben wurde, doch ließ sich der Abwärtstrend nicht mehr stoppen. Mit dem Vorwurf, persönlich für die Misere des Fernhandels verantwortlich zu sein, wurde Benjamin Raule nun allein konfrontiert, da er nicht mehr auf Unterstützung von oben hoffen konnte. 1698 ließ Kurfürst Friedrich III. ihn verhaften und sein gesamtes Vermögen einziehen.

Zwar wurde er kurz darauf begnadigt, doch vegetierte er für den Rest seines Lebens dahin, unter anderem auf einer Hulk im Emdener Hafen, bevor er 1707 starb. Dass später eines der ersten Schiffe der Bundesmarine nach diesem „Wallenstein der Meere“ benannt wurde, hätte Raule bestimmt gefreut – wenngleich er vermutlich sofort dessen Wiederverkaufswert taxiert hätte.

ATLANTISCHER DREIECKSHANDEL

Waren gegen Sklaven

In der Frühen Neuzeit war es üblich, über atlantische Fernhandelsströme Waffen oder Konsumwaren aus Europa in Westafrika gegen Sklaven einzutauschen. Letztere wurden dann in die Karibik, nach Süd- oder Nordamerika verschifft, um dort verkauft oder wiederum gegen begehrtere Kolonialwaren wie Zucker, Baumwolle oder Kakao gehandelt zu werden. Häufig tauschte man Waren in Afrika auch direkt gegen Gold, allerdings dominierte im Laufe des 17. Jahrhunderts der profitablere Sklaventransfer (und somit der Dreieckshandel).



Die BAC überlebte ihren Schöpfer im Übrigen nur um wenige Jahre. 1711 machte der nunmehrige König von Preußen diesem Defizitgeschäft ein Ende. Nur die afrikanischen Besitzungen um Groß Friedrichsburg unterhielten die Preußen noch einige Zeit, bis sie im Jahre 1717 an die niederländische WIC gingen, den ehemaligen Hauptkonkurrenten.

Vollständiges Scheitern?

Die Seemachtbestrebungen des Großen Kurfürsten kamen damit zu einem wenig rühmlichen Ende. Zwar kann man ihm nicht vorwerfen, dass er sehenden Auges in die Pleite gerutscht wäre, denn die Verluste waren ihm bekannt; doch war eine aktive Flotten- und Kolonialpolitik zu kostspielig und komplex, um sie über guten Willen und für das Prestige allein am Leben zu erhalten. Erst anderthalb Jahrhunderte später sollten Friedrich Wilhelms Pläne von seinen Nachfolgern reaktiviert werden. Und gemessen an dem Preis, den diese dann dafür zahlten, hatte der Große Kurfürst doch noch ein gutes Geschäft gemacht. ⚓

ZENTRALER ORT: Die Festung Groß Friedrichsburg wurde zu einem Umschlagplatz für den Sklavenhandel und ging nach dem Verkauf durch Friedrich Wilhelm I. 1718 an die Niederlande

Fotos: picture-alliance/akg-images, Heritageages/The Print Collector



IMPOSANT: Blick über die Mediterranean Film Studios Kalkara Foto: Olaf Rahardt

DIE MEDITERRANEAN FILM STUDIOS IN KALKARA

Moby Dick trifft *Titanic*

Mit den wunderschönen Altstädten von Valletta und Mdina zählt Malta zu den beliebten Drehorten für Filmproduktionen. So gibt es auf der südöstlich von Valletta gelegenen Halbinsel Kalkara die „Mediterranean Film Studios", in denen Regisseure zahlreiche Hochseeabenteuer namhafter Hollywood-Blockbuster in Szene setzten

Von Olaf Rahardt

Auf den ersten Blick wirken die Mediterranean Film Studios wie ein Freibad: Zwei große Wasserbecken füllen die weitläufige Terrasse an der felsigen Küste in Ufernähe. Zum Mittelmeer hin fehlt bei vollem Wasserstand eine sichtbare Einfassung, sodass im Becken die optische Illusion entsteht, es gäbe eine durchgehende Wasserfläche bis zum Horizont – wobei das größere der beiden Becken gerade einmal 1,80 Meter tief ist. 1963/64 gebaut, hat es die Ausmaße von 122 mal 91 Metern. In dessen Mitte befindet sich eine rechteckige Grube, in der ein nachgebautes Filmset kipp- und drehbar positioniert werden kann.

Überragende Technik

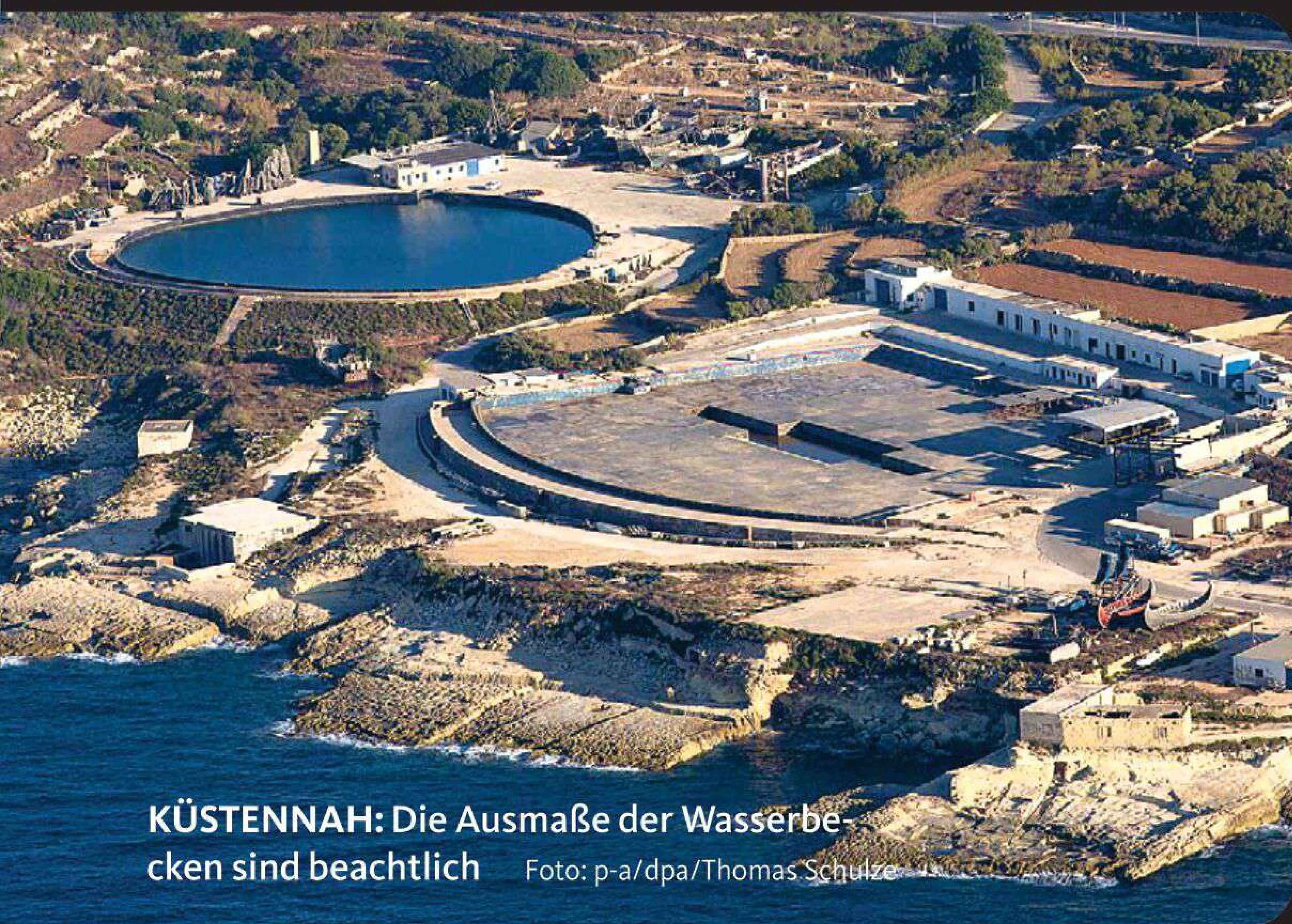
Um das Set in Bewegung zu setzen, führen Seilzüge über Umlenkrollen zum Beckenrand. Die gewünschte Zugrichtung wird erzeugt, indem sie dort mit einem Lkw verbunden sind. Sprühanlagen, Wellen- und Windmaschinen sowie große Wasserrutschen simulieren Wetter und Seegang. Die Filmcrew kann dabei meist trockenen Fußes vom Beckenrand oder von Stegen aus arbeiten.

1979 wurde für den US-Film *Raise the Titanic* (auf Deutsch *Hebt die Titanic*), der 1980 lief, zusätzlich das ovale Tiefbecken gebaut – mit 107 Meter Breite ebenfalls von beachtlicher Größe, aber nun außerdem elf Meter tief. Bei vollem Wasserstand kann auch hier der optische Effekt von unendlicher Weite der See erzeugt werden. Zudem wurde für diesen Film ein Großmodell des Schiffes von 16,8 Meter Länge gebaut, das nach Abschluss der Dreharbeiten ebenfalls unterhalb dieses Beckens liegen blieb.

> **Sprühanlagen sowie Wind- und Wettermaschinen sorgen für die Inszenierung von authentischen Wellen und „echtem" Seegang**

Normalerweise sind die Studios nicht öffentlich zugänglich, verschiedentlich sind aber Besichtigungen nach Voranmeldung möglich. Doch auch ohne eine solche hat man einen guten Überblick von der angrenzenden Straße und vom Fort Rinella aus. Mit dem allgemein gut ausgebauten Streckennetz öffentlicher Buslinien kann man von Valletta mit der Linie 3 in zirka 30 Minuten zum Fort Rinella fahren.

Dort ist nicht nur ein Artilleriemuseum mit einer Vorderladerkanone zu sehen, sondern man hat von hier aus eine gute Sicht über das Filmgelände. Was zuerst auffällt, sind etliche Nachbauten historischer Schiffe neben den Wasserbecken, darunter zwei Wikingerschiffe der *Wickie*-Filme sowie das Großmodell der *Pamir* im Maßstab 1:6. Damit wurden die Sturm- und Untergangsszenen des 2006 erschienenen ARD-Zweiteilers *Der Untergang der Pamir* gedreht.



KÜSTENNAH: Die Ausmaße der Wasserbecken sind beachtlich Foto: p-a/dpa/Thomas Schulze



DIE KENNT JEDER: Nachbauten für die *Wickie*-Filme und ein Modell der *Pamir* Foto: Olaf Rahardt

Dabei kam nicht nur das Modell des Gesamtschiffes zum Einsatz, sondern auch ein 40 Meter langer Nachbau des Oberdecks in Originalgröße. *Casino Royale*, *Troja*, *Game of Thrones* und *Asterix* sind nur einige der bekannten Projekte, die hier filmische Gestalt annahmen, außerdem diverse Werbe- und Musikvideos. Eine zwölf Meter lange Mittschiffssektion eines deutschen U-Bootes vom Typ VII C nutzten die Darsteller für den Film *Das Boot* (2018).

Ein großes hohles Rohr entpuppt sich bei näherem Hinsehen als das Vorderteil eines Wals, der einst in *Moby Dick* seinen Auftritt hatte. So verhält es sich auch mit etlichen anderen Nachbauten, die hier aufbewahrt werden – nur selten handelt es sich um Vollmodelle. Man hat nur den Bereich nachgebaut, der in der gewählten Kameraeinstellung auch sichtbar geworden ist.

Mit den Dimensionen und der Ausstattung sind die Malta-Filmstudios diesseits des Atlantiks einzigartig. Erst im Jahr 1996 entstand für Camerons *Titanic* südlich von Rosarito, in den Fox-Baja-Studios an der Pazifikküste, eine vergleichbare Anlage. Dort drehte man außerdem *Master and Commander* (2003). ⚓

ZU WASSER: Für den US-Spielfilm *Raise the Titanic* von 1980 wurde ein detailgetreues Modell des Ozeanriesen in Kalkara eingesetzt
Foto: Interfoto/TopFoto

UNTERGANG DER *HMS CURACOA*

Tödlicher Geleitschutz

1942 sank der britische Flugabwehrkreuzer *HMS Curacoa* nach einer Kollision mit dem Truppentransporter *Queen Mary*, 338 Mann der Besatzung verloren ihr Leben. Die Ursache des Unglücks? Für die Admiralität sollte das geheim bleiben

Von Jens Grützner

Der Nachmittag des 2. Oktober 1942 war ungewöhnlich klar und hell bei guter Sicht. Es herrschte eine mäßige bis raue See mit starkem westlichem Seegang, dabei wehte eine frische Brise. Das Wetter war besser, als man es für gewöhnlich zu dieser Jahreszeit in den Gewässern nordwestlich vom County Donegal im Norden Irlands erwartete.

Am Morgen hatte der alte Flugabwehrkreuzer *HMS Curacoa* den Luxusliner *RMS Queen Mary* in Empfang genommen und geleitete ihn nach Osten Richtung Gourock bei Glasgow in Schottland.

DATEN

HMS Curacoa

1917	5. Mai, Stapellauf, Pembroke Dock Wales
1918	18. Februar, Indienststellung
1940	26. Januar, Reaktivierung als Flakkreuzer 24. April, Åndalsnes, Bombentreffer im Vorschiff, 45 Gefallene
1942	2. Oktober, nach Kollision mit Queen Mary gesunken

Verdrängung	5.403 t (max.)
Panzerung	76 mm (max.)
Maschinenleistg.	40.000 PS
Geschwindigkeit	29 kn
Bewaffnung	4 x 2 Schiffsgeschütze 10,2 cm, 1 x 40 mm, 2 x 40-mm-L/39 Mk.VIII, 2 x 4 12,7-mm-Fla-MG-Vierlinge

Die zur Tarnung grau gestrichene *Queen Mary* fuhr als Truppentransporter und hatte über 10.239 amerikanische Soldaten sowie etwa 900 Mann Besatzung an Bord. Das war bereits das fünfte Mal, dass der Kreuzer das riesige Passagierschiff vor deutschen Luftangriffen schützen sollte. Sechs britische Zerstörer fuhren in einiger Distanz den beiden Schiffen voraus und hatten die *Queen Mary* gegen plötzlich angreifende deutsche U-Boote zu sichern.

Als weitere Vorsichtsmaßnahme gegen U-Boote steuerte der ehemalige Luxusliner einen Zickzackkurs und lief dabei die hohe Fahrt von 28,5 Knoten,



AUS GLÜCKLICHEN TAGEN: Matrosen der Leichten Kreuzer der *Ceres*-Klasse *Curacoa* und *Coventry* (D 43) sowie der königlich-britischen Reserve (Fleet Reserve) Foto: SZ-Photo/Scherl



wobei er sich mit 26,5 Knoten auf seinem Generalkurs vorwärts bewegte. Mit dieser Geschwindigkeit konnte die alte *Curacoa* nicht mithalten. Sie schaffte gerade einmal 25 Knoten, steuerte allerdings einen geraden Kurs und lief unmittelbar vor dem Luxusliner.

Die *Queen Mary* bot den Männern auf dem vorausfahrenden Kreuzer ein imposantes Bild. Aus ihren drei riesigen Schornsteinen quoll Rauch. Als die Wolken sich teilten, glitzerte ihr grauer Rumpf (deshalb der Spitzname „grey ghost" – „grauer Geist") im Sonnenlicht, und als sie sich wieder schlossen, sah sie im Schatten düster und bedrohlich aus. Sie fuhr Zickzack nach dem Muster Nr. 8, und alle vier oder acht Minuten änderte sie ihren Kurs um 25 oder 50 Grad.

Kurskorrekturen

Der Kommandant der *Curacoa,* Captain Boutwood, hatte die Aufgabe, sein Schiff so nah wie möglich an die *Queen Mary* heranzubringen, um eine wirkungsvolle Flugabwehr gewährleisten zu können. Sein Kurs betrug dabei 108 Grad.

Die Gefahr von Luftangriffen wurde größer, je näher die Schiffe der Küste kamen. Durch den aktuellen Kurs von 108 Grad geriet das Kriegsschiff allerdings zunehmend nach Süden. Deshalb änderte Captain Boutwood nach 13 Uhr den Kurs der *Curacoa* auf 105 und dann auf 100 Grad. Das hatte die gewünschte Wirkung, sodass er den Kurs im Anschluss zurück auf 108 Grad korrigierte. Kurz danach kreuzte der Liner das Kielwasser seines Schiffes.

Dem Wachoffizier auf der Brücke der *Queen Mary* missfiel die Nähe des Kreuzers, die schon deutlich unter 1.000 Metern lag. Deshalb befahl er „Hart Steuerbord", um die Distanz etwas zu vergrößern. Er wusste, dass es über sechseinhalb Minuten dauern würde, die Maschinen des Schiffes zu stoppen, und noch mehr Zeit würde benötigt, um mit voller Kraft rückwärts zu fahren. Das Schiff legte annähernd 400 Meter zurück, bevor es nach einem erteilten Ruderbefehl überhaupt Wirkung zeigte.

„Ich mag den Kreuzer nicht"

Captain Illingworth, der Kapitän des Truppentransporters, eilte, vom Befehl alarmiert, durch das Kartenhaus auf die Brücke und stellte den Offizier zur Rede. Junior First Officer Wright meinte daraufhin: „Ich mag diesen Kreuzer nicht. Er ist mir ein bisschen zu nah." „Gut, werden wir uns das mal anschauen", erwiderte der Kapitän, der sich in die Backbordbrückennock begab und die Situation prüfte.

Nach einigen Augenblicken versicherte er Wright, dass alles in Ordnung sei, und befahl, den alten Kurs wieder aufzunehmen.

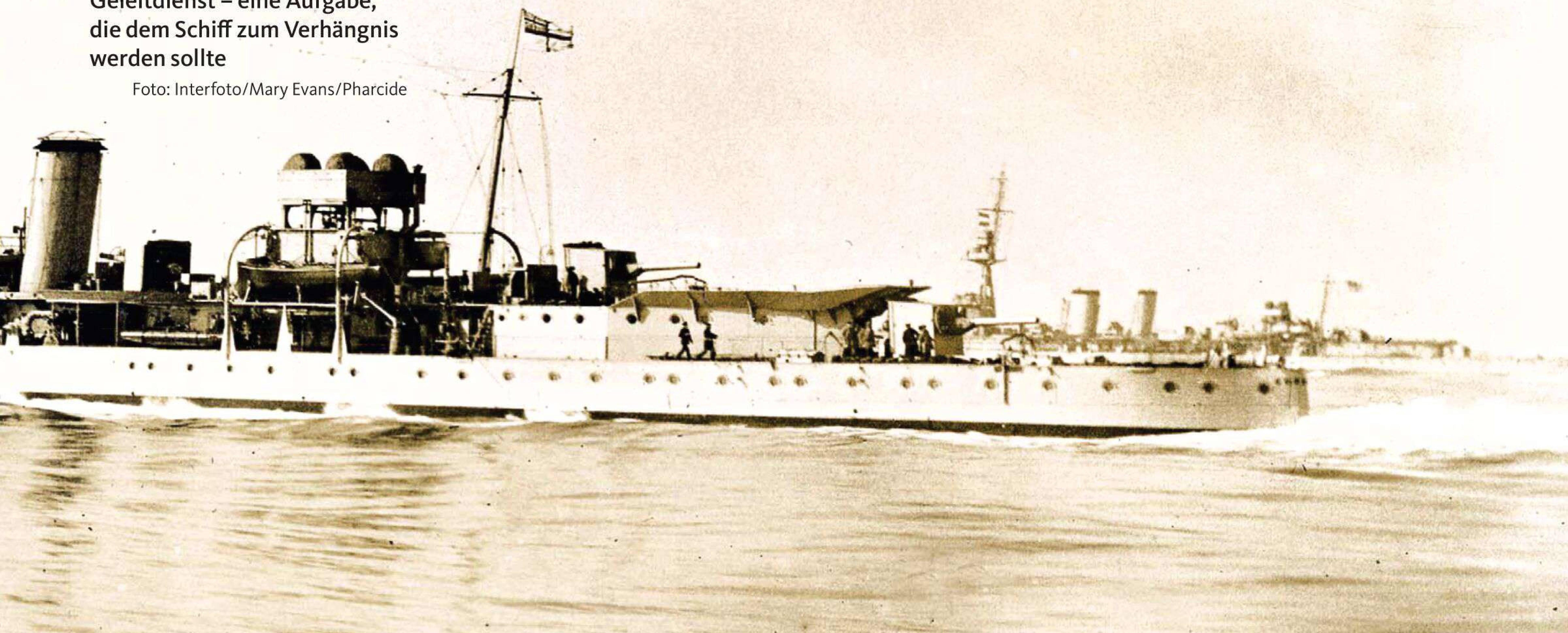
LEBENSDATEN

Captain John W. Boutwood

31. März 1899:	geboren in Hastings
15. Feb. 1917:	Kadett
15. Jan. 1919:	Sub Lieutenant
15. Feb. 1928:	Lieutenant Commander
31. Dez. 1941:	Captain
13. Juni 1942:	Kommandant *HMS Curacoa*
8. Jan. 1951:	verabschiedet
2. Aug. 1993:	in Chichester gestorben

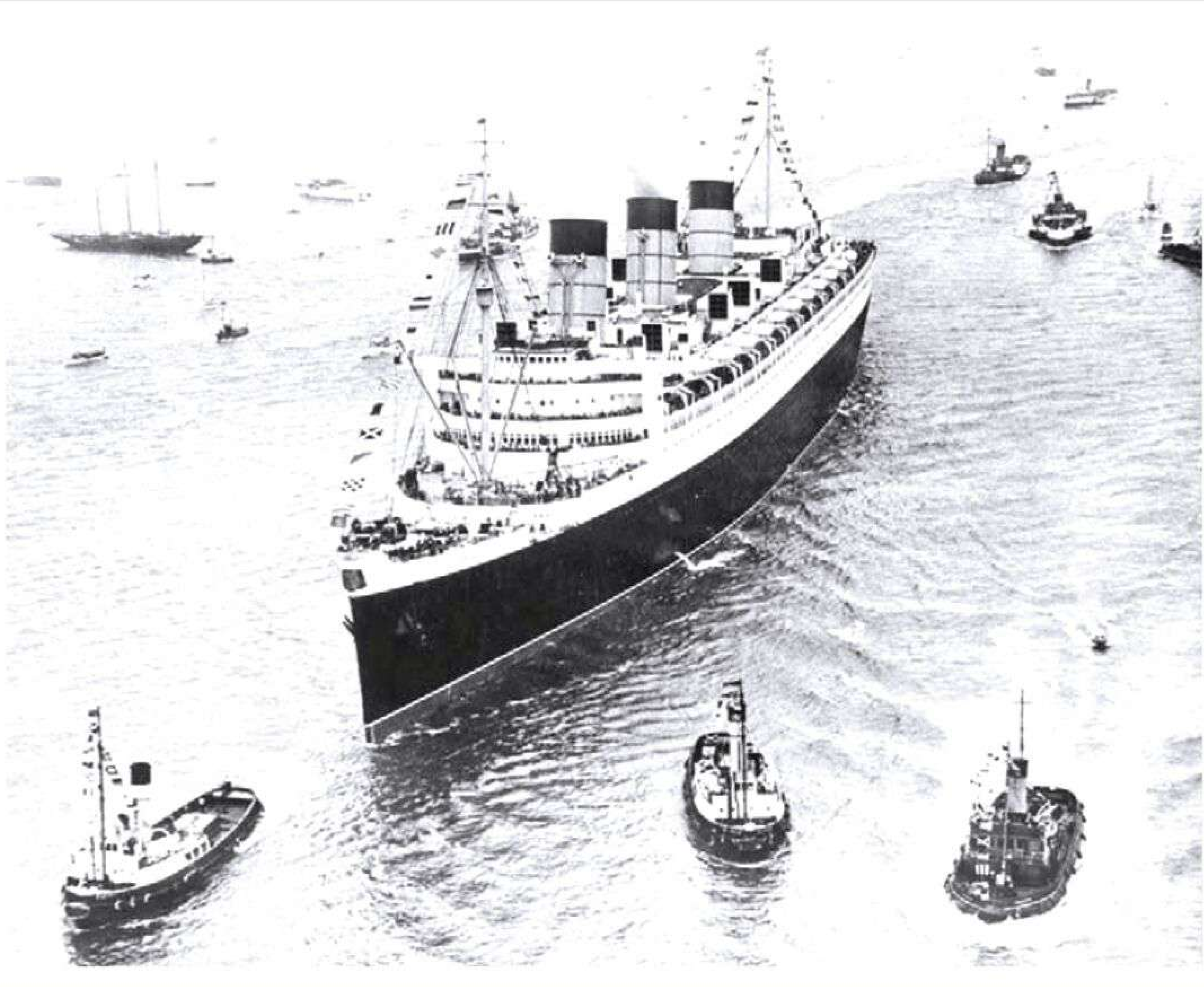
ALTGEDIENT: Captain John Wilfred Boutwood war der letzte Kommandant der *Curacoa* Foto: Sammlung Grützner





VERALTET, ABER INTAKT: Ende des Ersten Weltkrieges in Dienst gestellt, war *HMS Curacoa* (D 41) zwar betagt, diente aber ab 1940 im Geleitdienst – eine Aufgabe, die dem Schiff zum Verhängnis werden sollte

Foto: Interfoto/Mary Evans/Pharcide



PRACHTVOLLER OZEANDAMPFER: Das Luxusschiff fuhr ab 1936 für die Cunard-Line und beförderte bereits in seinem ersten Dienstjahr 57.000 Passagiere über den Nordatlantik Foto: picture-alliance/akg-images



UNGEWOHNTE AUFGABE: Eine Rettungsübung mit über 11.000 Mann an Bord stellte eine besondere Herausforderung für den Truppentransporter dar Fotos: picture-alliance/Keystone

Illingworth weiter: „Machen Sie sich keine Sorgen um den Kreuzer. Diese Jungs wissen alles über Eskorten. Er wird uns aus dem Weg gehen."

Für den Schiffsführer der *Queen Mary* war die Situation eindeutig. Sein Schiff wurde eskortiert, also hatte er Vorfahrt, und seine Sicherung musste ausweichen. In einem der üblichen Nordatlantik-Konvois war das die gängige Praxis, denn die Frachtschiffe waren deutlich langsamer als die eskortierenden Kriegsschiffe. Doch hier hatte der Truppentransporter einen Geschwindigkeitsüberschuss von einigen Knoten gegenüber seinem unmittelbaren Begleitschutz.

Auf der anderen Seite war Captain Boutwood der festen Überzeugung, dass *Curacoa* als das überholte Schiff Vorfahrt hätte und *Queen Mary* ausweichen müsse. Auf der Brücke des Kreuzers wusste kein Offizier, auf welchem Zack sich der Liner in diesem Moment befand oder ob er den Zickzackkurs gänzlich aufgab. Signale, um die Situation zu klären, tasuchten die beiden Einheiten fatalerweise nicht aus.

Kein Ausweichen möglich

Um 14:12 Uhr näherten sich beide Schiffe erneut. Offizier Robinson auf der Brücke der *Queen Mary* befahl dem Rudergänger erst „ein wenig Backbord" und schrie dann, als *Curacoa* gefährlich nahe kam, „Hart Backbord!". Captain Boutwood auf dem Kreuzer gab noch den Befehl „Hart Steuerbord!", doch es war bereits zu spät. Der gewaltige Bug des Luxusliners traf das 137 Meter lange Kriegsschiff an der Backbordseite im letzten Drittel, ungefähr 45 Meter vom Heck entfernt in einem geschätzten Winkel zwischen 20 und 40 Grad. Der Vordersteven durchschnitt die 7,6 Zentimeter starke Panzerung des Kreuzers wie ein Fallbeil, teilte ihn in zwei Hälften und bahnte sich ungebremst seinen Weg vorwärts.



FEHLENDE KOMMUNIKATION: Der Kapitän der *Queen Mary*, Commodore Cyril Gordon Illingworth, ließ Zickzackkurs fahren und berücksichtige dabei nicht, dass sein „Schatten", die *Curacoa*, diese Geschwindigkeit nicht halten konnte

Foto: Sammlung Grützner

Der 20-jährige US-Soldat Olen L. Medley stand auf dem Deck der *Queen Mary* auf der Backbordseite. Er erinnert sich: „Kurze Zeit später spürten wir ein leichtes Schaudern, und fast sofort tauchte die *Curacoa* vor uns auf und versuchte, sich vor der Wucht der Kollision zu retten. Aus der Höhe unserer Position, auf dem Deck stehend, konnten wir auf den zerklüfteten, gebrochenen Teil der *Curacoa* hinunterblicken."

Rette sich, wer kann

Zurück blieb nur unbeschreibliches Chaos. Die Szenerie war bestimmt von krachendem Dröhnen, reißendem Metall, Pfeifen von entweichendem Dampf aus gerissenen Dampfleitungen sowie Rauch und Qualm aus den Schornsteinen, die alles einhüllten. Der achtere Teil der *Curacoa* trieb ab, die Schrauben zeigten gen Himmel und drehten sich noch, während das Heck sanft versank.

Der vordere Teil mit der Brücke richtete sich langsam auf, und Captain Boutwood soll den Befehl „Schiff verlassen" gegeben haben. Doch diese Order war rein mechanisch. Vom Zeitpunkt der Kollision galt für jedes Besatzungsmitglied nur noch: „Jeder für sich selbst."

ZU SCHNELL: Der sichernde leichte Kreuzer *HMS Curacoa* konnte der schnelleren *Queen Mary* nicht mehr ausweichen, die Katastrophe war vorprogrammiert Foto: Sammlung Grützner

Etwa sechs Minuten nach dem Zusammenstoß versank auch das Vorschiff, wenige Hundert Meter vom Heck entfernt, und nahm den Großteil der Besatzung mit in die Tiefe. An Bord der *Queen Mary*, in den unteren Decks, registrierte man zwar die Kollision, sie fühlte sich aber eher an wie das Auftreffen einer großen Welle. Captain Illingworth befand sich im Augenblick der Kollision im Kartenhaus und berechnete gerade die erwartete Ankunftszeit. Zunächst dachte er an eine Fliegerbombe und rannte in Richtung Brücke. Dort klärte man ihn über die Havarie mit dem Kreuzer auf.

Das Leben mehrerer Tausend Menschen hing von den Entscheidungen des Schiffsführers ab. An erster Stelle stand die Sicherheit der *Queen Mary*. Sie fuhr weiter mit hoher Fahrt, obwohl die Schäden im Bug noch unbekannt waren. Seine Befehle waren eindeutig, er durfte auf keinen Fall stoppen, zu groß war die Gefahr durch deutsche U-Boote. Er leitete deshalb die Rettung der Überlebenden durch die vorausfahrenden Zerstörer ein und informierte seine vorgesetzte Dienststelle über Funk von dem tragischen Ereignis.

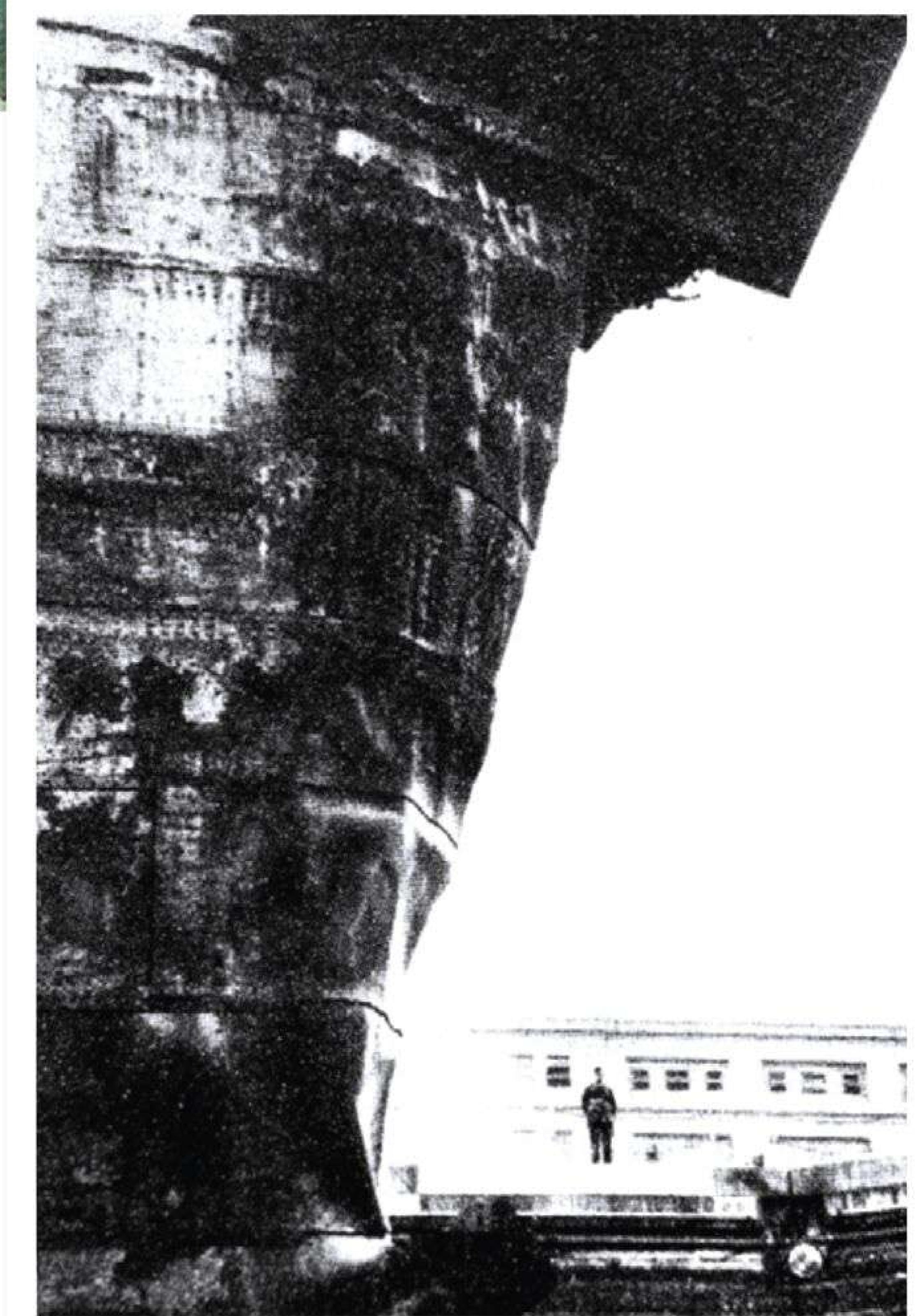
Danach reduzierte der Liner seine Geschwindigkeit auf zehn bis 15 Knoten. Die ersten Schadensmeldungen vom Bug trafen ein. Die Kollision hatte den Vorsteven um etwa sechs Meter eingedrückt und so verbogen, dass keine größeren Wassermassen eindringen konnten. Zusätzlich verstärkten Schiffszimmerleute das Kollisionsschott mit Holzbalken und arbeiteten mit tragbaren Pumpen gegen das einströmende Wasser.

Zu Verschwiegenheit verpflichtet

Queen Mary erreichte mit einem Tag Verspätung Gourock. Dort untersuchten Taucher den Schaden und stellten einen gebrochenen Vorsteven fest. Da eine Reparatur in einem britischen Hafen aufgrund der Luftangriffe zu gefährlich war, wurde das Leck mit reichlich Zement verschlossen und das Schiff über den Atlantik zur Reparatur in eine amerikanische Werft entlassen.



Gestaltung: KGS Kartographie und Grafik Schlaich



SCHWER MITGENOMMEN: Der beschädigte Bug der *Queen Mary* nach der Kollision. Nach Zeugenaussagen hätte durch das Leck ein „Ruderboot hindurchgepasst" Foto: Sammlung Grützner

Die drei Zerstörer *Bramham*, *Cowdray* und *Skate* retteten zwei Offiziere, darunter Captain Boutwood, sowie 99 Unteroffiziere und Mannschaften, 338 Männer starben. 21 tote Körper wurden später auf der Isle of Skye und auf dem nahe gelegenen Festland angeschwemmt und dort bestattet.

Auf Befehl der britischen Admiralität waren die Überlebenden zum Stillschweigen

DEN KRIEG ÜBERSTANDEN: *Queen Mary* transportierte ab Mai 1945 insgesamt 800.000 alliierte Soldaten zurück in ihre Heimat

Foto: picture-alliance/United Archives/WHA

verpflichtet. Der Untergang der *Curacoa* wurde zum Staatsgeheimnis erklärt und erst gegen Ende des Krieges, am 2. Mai 1945, öffentlich bekannt gegeben.

Einen Monat später kam der Fall vor Gericht. Richter Pilcher entlastete am 21. Januar 1947 die Besatzung der *Queen Mary* und gab alle Schuld den Offizieren der *Curacoa*. Daraufhin legte die Admiralität gegen das Urteil Berufung ein. Das Berufungsgericht unter Richter Scott korrigierte das Urteil und wies zwei Drittel der Schuld dem Kreuzer und ein Drittel dem Truppentransporter zu. Erneut legte die Admiralität Berufung ein, doch die Entscheidung wurde vom House of Lords (Oberhaus) am 8. Februar 1949 bestätigt. Über sechs Jahre nach der Kollision!

Die Hauptursache für die Kollision lag in der Tatsache, dass beide beteiligten Kapitäne starke, entschieden gegensätzliche Ansichten vertraten; keiner von beiden ließ auch nur den geringsten Zweifel an der eigenen Überzeugung zu. Hinzu kam der Mangel an konkreten Befehlen und Anweisungen der vorgesetzten Dienststellen, sodass die Männer auf See sich selbst überlassen waren und niemand von den Verantwortlichkeiten Kenntnis hatte. 

DATEN

RMS Queen Mary

1934	26. September, Stapellauf, John Brown & Company, Clydebank
1936	27. Mai, Indienststellung
1940–1945	Einsatz als Truppentransporter
1947–1967	Regelmäßiger Atlantikdienst bei der Cunard White Star Linie
Verbleib	Schwimmendes Hotel, Museum und Tagungszentrum im Hafen von Long Beach
Größe	80.774 BRT
Länge über alles	310,74 m
Maschinenleistg.	200.000 PS
Geschwindigkeit	33 kn

Im August 1936 gewann *Queen Mary* mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 30,68 Knoten das Blaue Band. Im August 1938 holte sich das britische Schiff die Auszeichnung von der französischen *Normandie* mit 31,6 Knoten zurück und behielt sie bis 1952.



MARITIMES DENKMAL: Heute dient der ehemalige Luxusliner und Truppentransporter als schwimmendes Hotel in Long Beach/Kalifornien und wurde 1993 als herausragendes Bauwerk in das „National Register of Historic Places" aufgenommen

Foto: picture-alliance/Newscom/Image of Sport



SCHNELLES EINSATZFAHRZEUG: 30 Ruderer verliehen dem 21,6 Meter langen Boot eine Geschwindigkeit von maximal sieben Knoten

Fotos: Detlef Ollesch

MUSEUM FÜR ANTIKE SCHIFFFAHRT

Maritimes in Mainz

Nachbauten zweier Schiffe sind Besuchermagnet

Die rheinland-pfälzische Hauptstadt Mainz ist eine der ältesten Städte Deutschlands. Über 2.000 Jahre wechselvolle Geschichte haben hier ihre Spuren hinterlassen, was unter anderem eine blühende Museumslandschaft hervorbrachte.

Zu deren Schwerpunkten gehört die Römerzeit, in der die Stadt gegründet wurde. Gleich drei Häuser bringen dem Besucher unterschiedlichste Bereiche dieser Epoche nahe, wobei sich eines davon ausschließlich mit den maritimen Komponenten jener Zeit beschäftigt: das Museum für Antike Schifffahrt.

Dessen Ursprung geht auf die Jahre 1981/82 zurück, als man bei den Ausschachtungsarbeiten zum Bau einer Tiefgarage nahe dem Rheinufer auf die Wracks von fünf römischen Militärschiffen aus dem 4. Jahrhundert nach Christus stieß. Zu jener Zeit wusste man über die römische Schifffahrt auf dem Rhein noch wenig. Wissenschaftliche Forschungen an den Wracks brachten hier enorme Fortschritte und führten zum Nachbau von zwei Römerschiffen in Originalgröße, die zusammen mit den konservierten Wracks den Kern der Sammlung des 1994 in einer ehemaligen Lokomotiven-Halle eröffneten Schifffahrtsmuseums bilden.

Bei der Rekonstruktion der beiden Schiffe, die natürlich auch der eigentliche Blickfang der Ausstellung sind, musste man teilweise auf historische Abbildungen und Schriften zurückgreifen, da die Wracks nicht komplett erhalten waren. Einige Wissenslücken sind bis heute nicht geschlossen. Bei den Exponaten handelt es sich um ein schnelles Mannschaftsboot für den militärischen Einsatz und ein langsameres Einsatzfahrzeug, als dessen Hauptantrieb ein Segel gesetzt war.

INFO

Museum für Antike Schifffahrt
Neutorstraße 2b, 55116 Mainz
Tel.: 06131 2866316
info@rgzm.de

Öffnungszeiten (vorbehaltlich pandemiebedingter Einschränkungen)
Dienstag bis Sonntag 10 bis 18 Uhr
An Feiertagen, die auf einen Montag fallen, und am 25. Dezember geschlossen

Um diese Ausstellungsstücke herum gliedern sich zahlreiche Informationen über die Technik der Schiffe und die Lebensbedingungen der zugehörigen Soldaten vor Ort, die nicht zur römischen Flotte, sondern zur XXII. Legion gehörten und beispielsweise auch als Steinbrucharbeiter und Ziegelbrenner eingesetzt wurden. Das Ganze wird eingebettet in den großen Zusammenhang von Themen wie dem Schiffbau im Altertum, vom Einbaum über das Fellboot bis zum Plankenschiff, oder den Aufgaben, der Größe und Organisation der römischen Marine mit ihren Stützpunkten zwischen Britannien und Ägypten.





HAUPTANTRIEB SEGEL: Mit nur 14 Ruderern bei 17,9 Meter Länge war dieser Typ eher für Patrouillen- oder Transportaufgaben geeignet

Neben Text, Bild und Film sind es vor allem Repliken von Grabsteinen von Angehörigen maritimer Berufe sowie zahlreiche Modelle antiker Schiffstypen im Maßstab 1:10, welche die See- und Binnenschifffahrt in Europa nach der Zeitenwende veranschaulichen.

Einen Bezug zur Gegenwart ermöglichen die Fenster, durch die Besucher von den Ausstellungsräumen aus den Restauratoren und Modellbauern zusehen können. Und in Pandemiezeiten erfreulich ist der von der in Mainz erscheinenden *Allgemeinen Zeitung* ins Netz gestellte 360-Grad-Rundgang durch das außergewöhnliche Museum. ⚓

Detlef Ollesch

BILDERRÄTSEL

Erkennen Sie das Schiff?

1

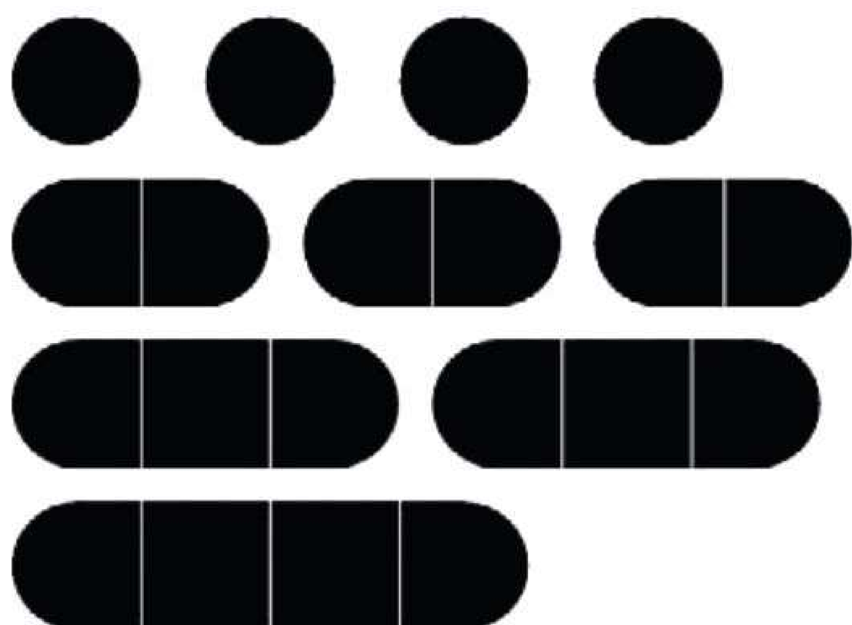
2

3

4

LOGIKRÄTSEL

Tragen Sie die jeweiligen Schiffe (4 x 1er, 3 x 2er, 2 x 3er und 1 x 4er) in das Koordinatensystem ein. Die Zahlen geben an, wie viele Schiffe beziehungsweise Schiffssektionen waagerecht und wie viele senkrecht positioniert werden dürfen. Auflösung Seite 82.



	0	5	3	0	3	1	1	1	4	2
2										
0										
3										
3										
2										
0										
0										
3										
4										
3										

raetselstunde.com

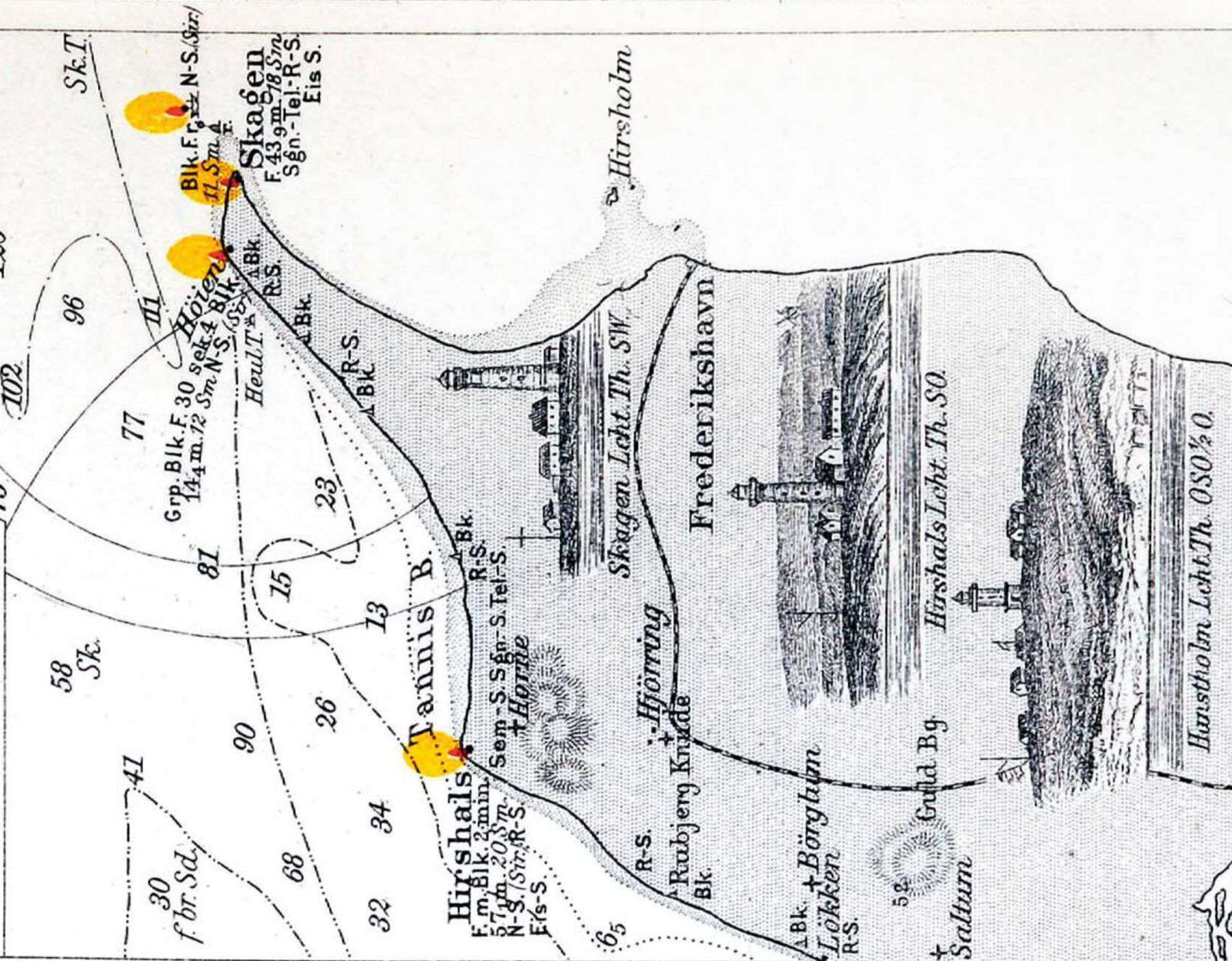
Rätsel: Erik Krämer/Rätselstunde (www.raetselstunde.com), Sammlung GSW (4)

LÖSUNGEN – BILDERRÄTSEL

1 *Bombe* (Torpedokanonenboot, Frankreich, Stapellauf 1885)
2 *Antiope* (Handelssegler, Großbritannien, Stapellauf 1866)
3 *Claus Ebeling* (Hochseefischdampfer, Deutschland, gebaut 1933)
4 *Savannah* (Atomgetriebenes Frachtschiff, USA, Stapellauf 1959)

Drei Musterstücke

Meyers Konversationslexikon von 1897 zeigt in diesen ausschnittsweisen Darstellungen von Helgoland, Stettiner Haff und Nordsee so ziemlich alles, was eine (damalige) Seekarte beinhalten musste: Küstenstreifen, Klippen, Untiefen, Bänke, Strömungen, Leuchtfeuer und -türme sowie wichtige Landmarken und die Eintrittszeiten hohen Wassers an verschiedenen Punkten. *AK*



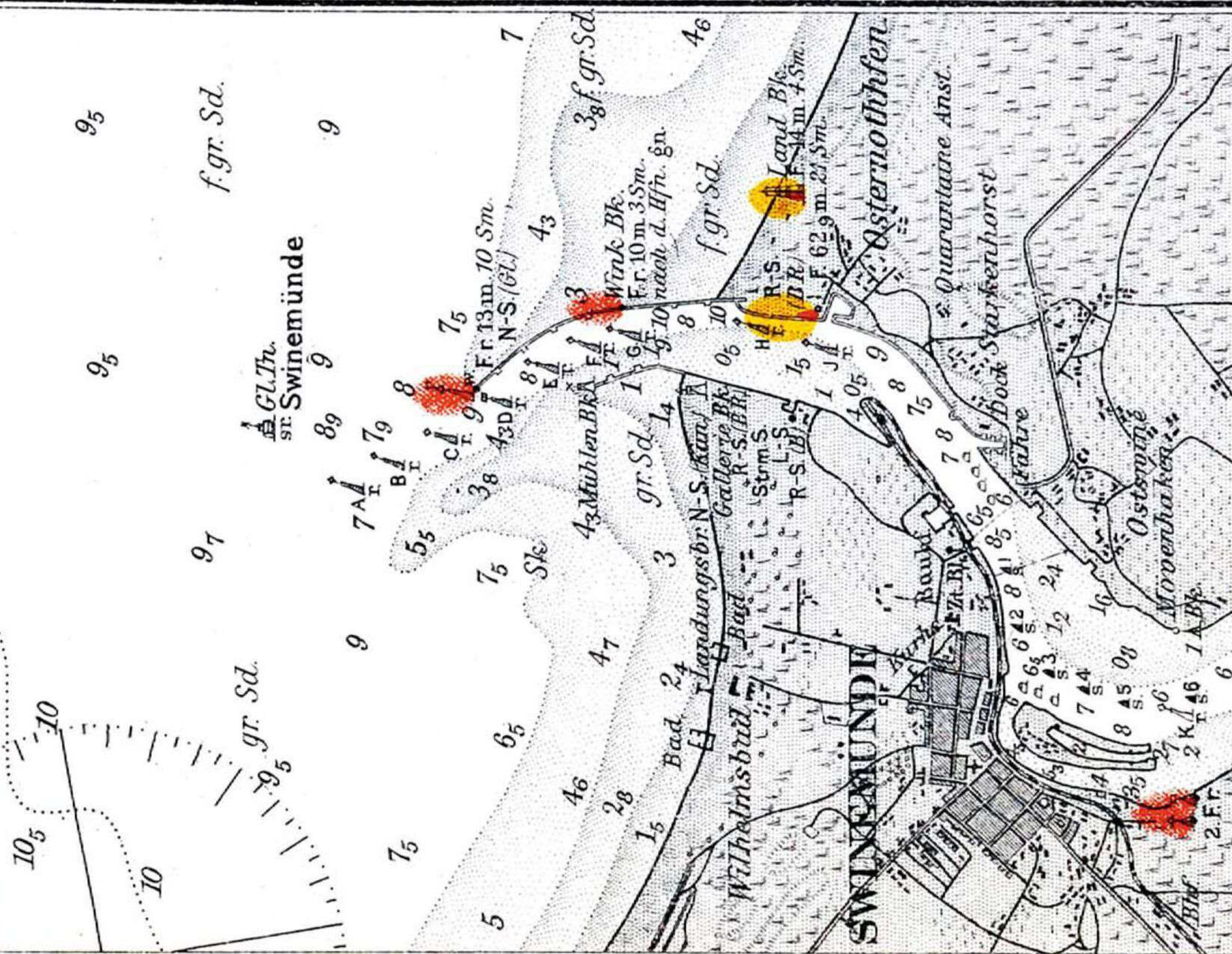


Foto: picture-alliance/Imagebroker/Michael Nitzschke

Ab **2.** August am Kiosk



Schlachtschiff *Yamato*

GIGANTISCH: Mit neun 46-cm-Geschützen war das Typschiff der gleichnamigen Klasse das stärkste Schlachtschiff, das im Zweiten Weltkrieg zum Einsatz kam. Es war gleichsam Höhe- und Wendepunkt nicht nur im japanischen Kriegsschiffbau, sondern auch in der traditionellen japanischen Kriegskultur. Entwicklung, Bau und Einsätze der *Yamato* sind Titelthema der nächsten Ausgabe.



Buckau und *Barbara*

EXOTISCH: Die mit sogenannten Flettner-Rotoren ausgerüsteten Frachtschiffe waren in den 1920er-Jahren zweifellos ein Hingucker. Aber was brachten sie wirklich?

Boot der Roten Teufel

ERICH TOPP: Wer war der deutsche U-Boot-Kommandant, der 42 Tage vor Hitlers Kriegserklärung an die USA die *USS Reuben James* versenkte?





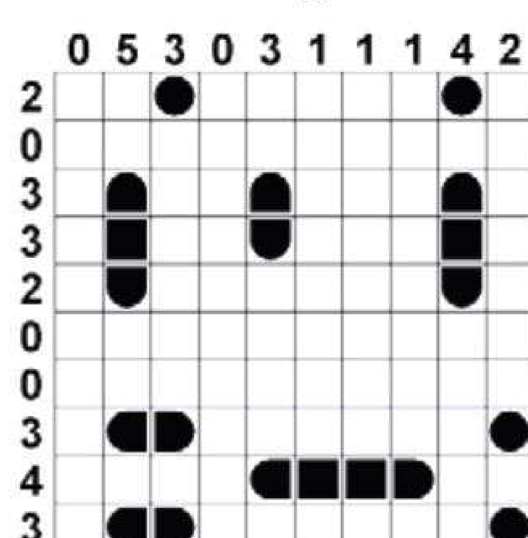
Marine im Kosovo

HERAUSFORDERUNG: Zwischen 1998 und 2000 beteiligte sich die Deutsche Marine mit insgesamt 1.500 Mann am Kosovo-Einsatz und leistete einen wertvollen Beitrag im Bündnis.

AUSSERDEM:

MEUTEREI! Was geschah 1817 auf der *L'Esperance*?
AMERICA FIRST! Fahrt der „Weißen Flotte" 1907–09
HEISSE FRACHT Dampfer als Stützpunkt einer Revolution

Rätselauflösung von Seite 79



Fotos: picture-alliance/Stephan Goerlich, picture-alliance/ZB/Sammlung Sauer, Sammlung Grützner, Wikimedia

SCHIFF *Classic*

So erreichen Sie uns

Abonnement/Nachbestellung von älteren Ausgaben
Schiff Classic ABO-SERVICE
Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching
Tel. +49 (0) 1805 . 32 16 17*
oder +49 (0) 8105 . 38 83 29 (normaler Tarif)
+49 (0) 1805 . 32 16 20*
leserservice@schiffclassic.de
www.schiffclassic.de/abo
www.schiffclassic.de/archiv
*14 ct/min aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkpreise max. 42 ct/min

Preise Einzelheft € 9,50 (D), € 10,50 (A), SFr. 15,20 (CH)
(bei Einzelversand jeweils zzgl. Versandkosten)
Jahresabonnement (8 Hefte) € 72 inkl. MwSt.,
im Ausland zzgl. Versandkosten

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE 63 ZZZ00000314764 der GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe angekündigt wird. Der aktuelle Abopreis steht hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug *Schiff Classic* erscheint achtmal jährlich. Sie erhalten *Schiff Classic* in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz und in weiteren Ländern im Bahnhofsbuchhandel, in gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter: www.mykiosk.com

Redaktion
(Leserbriefe, Fragen, Kontaktaufnahme)
Schiff Classic, Infanteriestr. 11a, 80797 München
redaktion@schiff-classic.de
www.schiffclassic-magazin.de
Bitte geben Sie bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Telefonnummer und Postanschrift an.

Anzeigen
armin.reindl@verlagshaus.de

Impressum

Nr. 49 | 5/2021 | Juli | 9. Jahrgang

Schiff Classic, Tel. +49 (0) 89 . 13 06 99-720
Infanteriestr. 11a, 80797 München

Redaktion Markus Wunderlich (Chefredakteur Luftfahrt, Geschichte, Schifffahrt und Modellbau), Dr. Guntram Schulze-Wegener (Fregattenkapitän d. R., Herausgeber/Verantwortlicher Redakteur), Jens Müller-Bauseneik, Alexander Müller

Wissenschaftlicher Beirat Dr. Jörg Hillmann (Kapitän zur See, Potsdam), Stephan-Thomas Klose (Oberstleutnant, Hannover, Bonn) Rainer Schubert (Journalist, Berlin), Rolf Stünkel (Korvettenkapitän d. R., Weyhe), Dr. Jann M. Witt (Fregattenkapitän d. R., Eckernförde, Laboe)

Herstellung Sabine Springer

Layout Ralf Puschmann

Verlag GeraMond Media GmbH, Infanteriestr. 11a, 80797 München, www.geramond.de

Geschäftsführung Clemens Schüssler, Oliver Märten, André Weijde

Gesamtanzeigenleitung Bernhard Willer

Mediaberatung Armin Reindl, armin.reindl@verlagshaus.de

Anzeigendisposition Rita Necker, Tel. +49 (0) 89 . 13 06 99-552, Fax +49 (0) 89 . 13 06 99-100 Rita.Necker@verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 31 vom 1.1.2021.

Vertriebsleitung Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Unterschleißheim

Litho ludwigmedia, Zell am See, Österreich

Druck Walstead Central Europe, Poland

PEFC
PEFC/02-32-082
PEFC zertifiziert
Dieses Produkt stammt aus nachhaltig bewirtschafteten Wäldern und kontrollierten Quellen
www.pefc.de

ISSN 2196-7490

Hinweis zu §§ 86 und 86a StGB: Historische Originalfotos aus der Zeit des „Dritten Reiches" können Hakenkreuze oder andere verfassungsfeindliche Symbole abbilden. Soweit solche Fotos in *Schiff Classic* veröffentlicht werden, dienen sie zur Berichterstattung über Vorgänge des Zeitgeschehens und dokumentieren die militärhistorische und wissenschaftliche Forschung. Wer solche Abbildungen aus diesem Heft kopiert und sie propagandistisch im Sinne von § 86 und § 86a StGB verwendet, macht sich strafbar! Redaktion und Verlag distanzieren sich ausdrücklich von jeglicher nationalsozialistischer Gesinnung.

GERANOVA BRUCKMANN VERLAGSHAUS